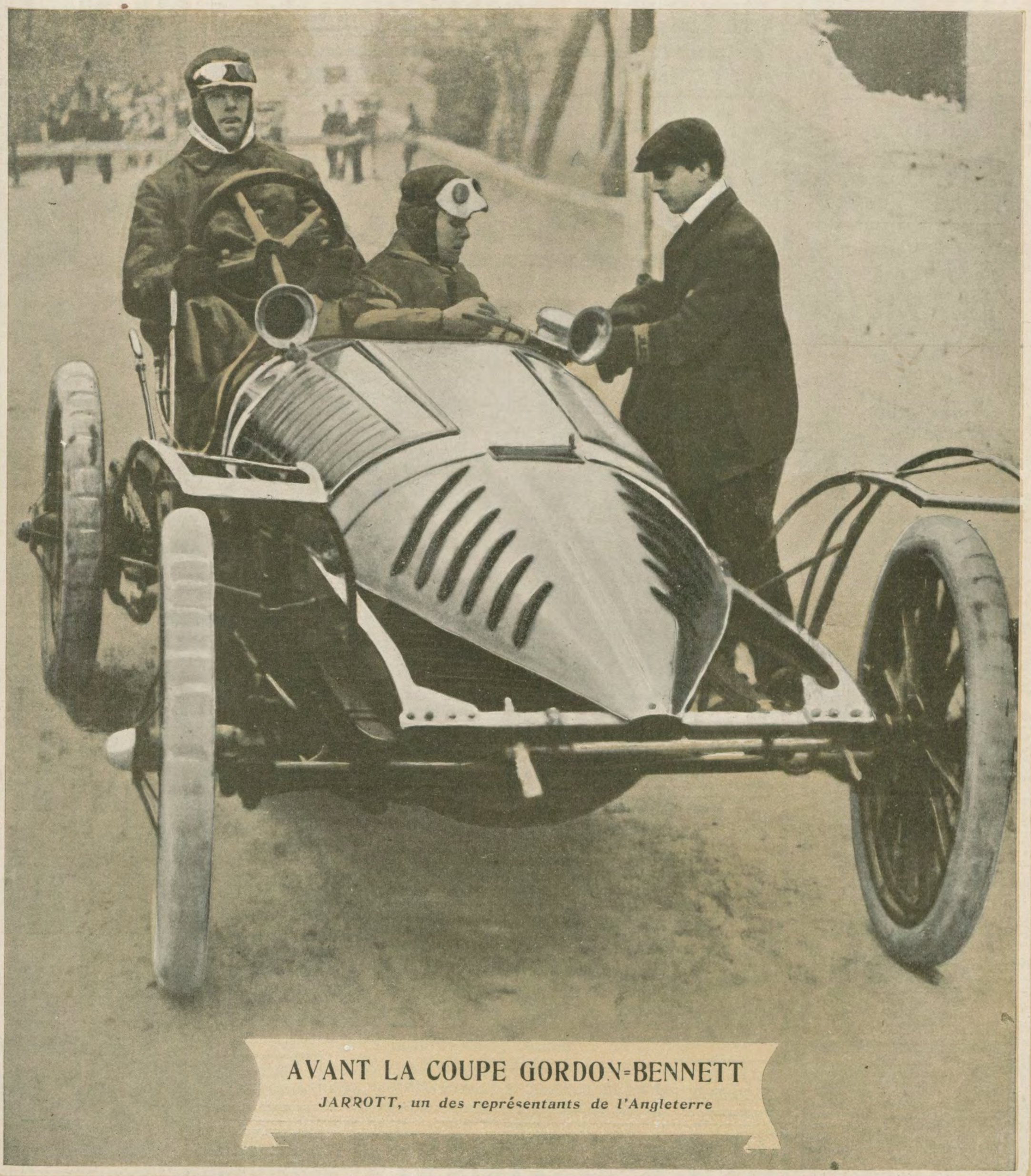
N° 297. — 7e Année
(Tous les Jeudis)

Dans ce numéro, un hors texte en couleurs : Henry FOURNIER

19 Mai 1904
40 centimes

LA VIE AU GRAND AIR



AVANT LA COUPE GORDON-BENNETT

JARROTT, un des représentants de l'Angleterre

Pierre Lafitte & Cie, Editeurs,
9, Avenue de l'Opéra, Paris

La Coupe Gordon-Bennett : Les Eliminatoires anglaises et françaises — Le Challenge du Mill...

Adresse Télégraphique :
SOCEDIL-PARIS

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

KODAK · KODAK

KODAK

LA PHOTOGRAPHIE SIMPLIFIÉE

TOUTES LES LUMIÈRES
SONT BONNES POUR IMPRIMER
DES ÉPREUVES AVEC LES PARIERS EASTMAN
(BROMURE, DEKKO, VELOX)

CARTES POSTALES SENSIBLES depuis 0fr.60 la pochette

EN VENTE CHEZ
EASTMAN KODAK
PARIS — 5, Avenue de l'Opéra, 4, Place Vendôme
LYON — 26 et 28, Rue de la République

KODAK · KODAK

VOITURE DE PROMENADE
avec Parasol mobile et articulé.
DUPONT
Fabricant breveté s. g. d. g.
FOURNISSEUR des HOPITAUX
à Paris, 10, Rue Hautefeuille, 10
près l'Ecole de Médecine.
LES PLUS HAUTES RÉCOMPENSES.
Envoi Franco du Catalogue contenant 423 Fig.

HYGIÈNE de la TOILETTE

Les qualités désinfectantes, microbicides et cicatrisantes qui ont valu au

COALTAR SAPONINÉ Le Beuf

son admission dans les Hôpitaux de la ville de Paris le rendent très précieux pour les soins sanitaires du corps, lotions, lavage des nourrissons, soins de la bouche qu'il purifie, des cheveux qu'il débarrasse des pellicules, etc.

Le flacon, 2 fr., les six flacons, 10 fr.
DANS TOUTES PHARMACIES

Exiger sur l'étiquette du goulot du flacon la signature FERD. LE BEUF en rouge

PRENEZ GARDE, Mada

vous commencez à grossir, et grossir, c'
vieillir. Prenez donc tous les jours de
dragées de THYROÏDINE BOUTY, et votre ta
restera ou redeviendra svelte. — Le flacon
60 dragées est expédié franco par le LABORATO
1, Rue de Châteaudun, Paris, contre mandat-poste de
TRAITEMENT INOFFENSIF ET ABSOLUMENT CER
Avoir soin de bien spécifier : Thyroïdine Bouty.

65 ANNÉES DE SUCCÈS
Alcool de Menthe de
RICQLÈS
SEUL VÉRITABLE ALCOOL de MENTHE
CALME la SOIF et ASSAINIT l'EAU
Dissipe les MAUX de CŒUR, de TÊTE, d'ESTOMAC
la CHOLÉRINE
EXCELLENT pour les DENTS et la TOILETTE
PRÉSERVATIF contre les ÉPIDÉMIES
EXIGER du RICQLÈS
HORS CONCOURS, PARIS 1900

AUTOMOBILES
GILLET-FOREST
7, 10 et 12 chevaux
75, Avenue de la Grande-Armée PARIS

CYCLES AUTOMOBILES

Radiator

Le choix le plus complet de modèles de tourisme

PLAQUES LACTATE
GUILLEMINOT
R. GUILLEMINOT, BOESPFLUG & Cie

Indispensables
pour obtenir de bonnes POSITIVES

La Semaine Comique, par Henriot.

La Coupe de Rouen.
— J'espère, au moins, avoir un prix d'originalité : j'ai donné à mon canot automobile la forme d'un canard à la Rouennaise.

— Eh bien, jeune nomme ! Vous me disiez que vous étiez solide à cheval !
— Très solide... la preuve, c'est que j'essaie de monter à la Cosaque !

— Un Apache !... le malheureux ! il ne se doute pas qu'il a affaire à un Champion de boxe du dernier concours !...

Les poids lourds.
Après la marche de l'armée, une course d'amélioration de quelques officiers de territoriale, avec obstacles.

Orléans — Loiret
P. MÉRÉ DE CHANTILLY
Médailles d'Or aux Expositions

ONGUENT ROUGE MÉRÉ
SEUL AGENT REMPLAÇANT VRAIMENT LE FEU
Guérison rapide et sûre des *Boiteries, Ecarts Efforts, Vessigons, Molettes, Engorgements, Courbes, Suros, Eparvins.*
Effet gradué à volonté.—Pas de traces.
LA BOITE, AVEC BROCHURE, FRANCO : 3 FR. 50

LE PHYSIC BALL MÉRÉ
Est le meilleur purgatif pour tous genres de Chevaux

EMBROCATION MÉRÉ
Dite *Trésor du Sportsman.*
Liniment révulsif sans rival pour fortifier les jambes des chevaux
La bouteille : 5 fr. — Franco gare, 5 fr. 60.

CAPSULES PERRONCITO (ŒSTRES et VERS DU CHEVAL) 3 fr. la Boîte

SANTAL MIDY
Inoffensif, d'une pureté absolue, guérit en
48 HEURES
les écoulements qui exigeaient autrefois des semaines de traitement par le copahu, le cubèbe, les opiats et les injections.
113, faub. St-Honoré, Paris

LES
CÉLÈBRES
VOITURES & MOTEURS
MERCÉDÈS

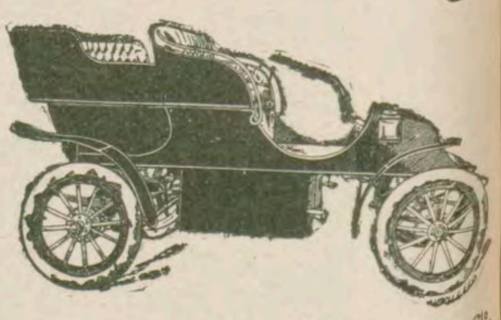
Se font dans les types suivants :
20-24 CHEVAUX
28-32 CHEVAUX
40 CHEVAUX
60 CHEVAUX
90 CHEVAUX
Se méfier des Contrefaçons

C.-L. CHARLEY
71, Av. des Champs-Élysées, Paris
Adresse Télégraphique : AMCHARLEY, concessionnaire exclusif. Téléphone : 549-77

La plus SIMPLE
Avant d'acheter une automobile
La plus CONFORTABLE
essayez la BERLIET modèle de
GRAND TOURISME 1904
12, Chemin des Quatre-Maisons, 12
LYON-MONPLAISIR
La plus SILENCIEUSE
ENVOI DU CATALOGUE FRANCO SUR DEMANDE
La plus ROBUSTE

MOTO-NAPHTA
ESSENCE SPÉCIALE POUR AUTOMOBILES
En Bidons de 5 et 10 litres
DANS TOUTE LA FRANCE

LA VOITURE DE L'AVENIR
la plus pratique, la plus simple et la plus économique, c'est
L'ÉLECTRIQUE
Waverley



qui se trouve exposée chez MM. GODARD & Cie, concessionnaires exclusifs pour la France,

Cycles et Motocyclettes
ALCYON

PARIS 22, avenue de la Grande-Armée - PARIS

LA VIE AU GRAND AIR

ABONNEMENTS

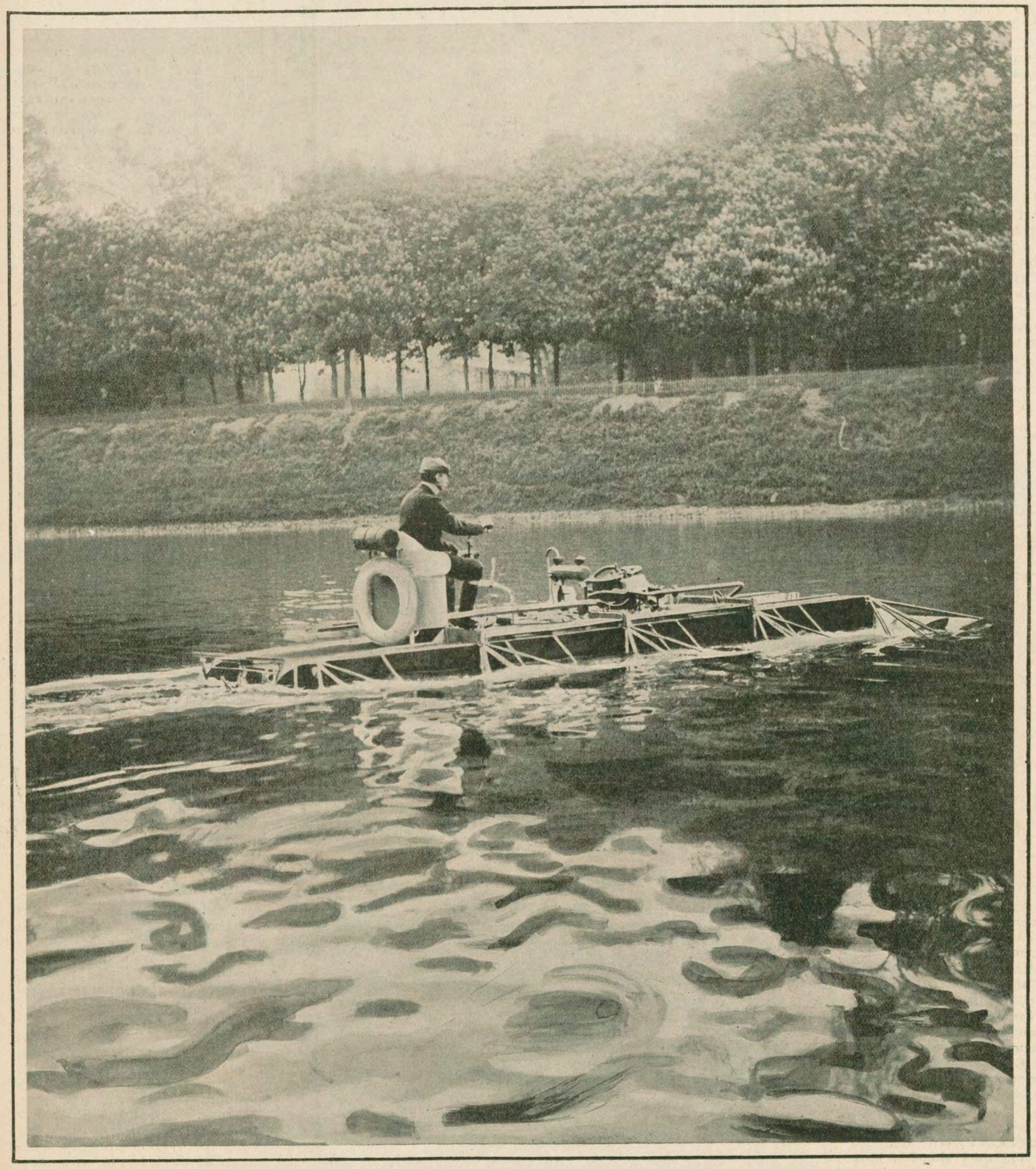
PARIS ET DÉPARTEMENTS. . . . 18 fr.
ETRANGER. . . . . 20 fr.

19 Mai 1904. — N° 297

Rédaction et Administration : 9, Avenue de l'Opéra, PARIS (1er Arrt)

PUBLICITÉ

PAGES DE COUVERTURE, la ligne. 1 fr. 50
LA PAGE . . . . . 600 fr.
ENCARTAGE . . . . . 500 fr.



UNE REVOLUTION NAUTIQUE — LE BATEAU GLISSEUR DU COMTE DE LAMBERT

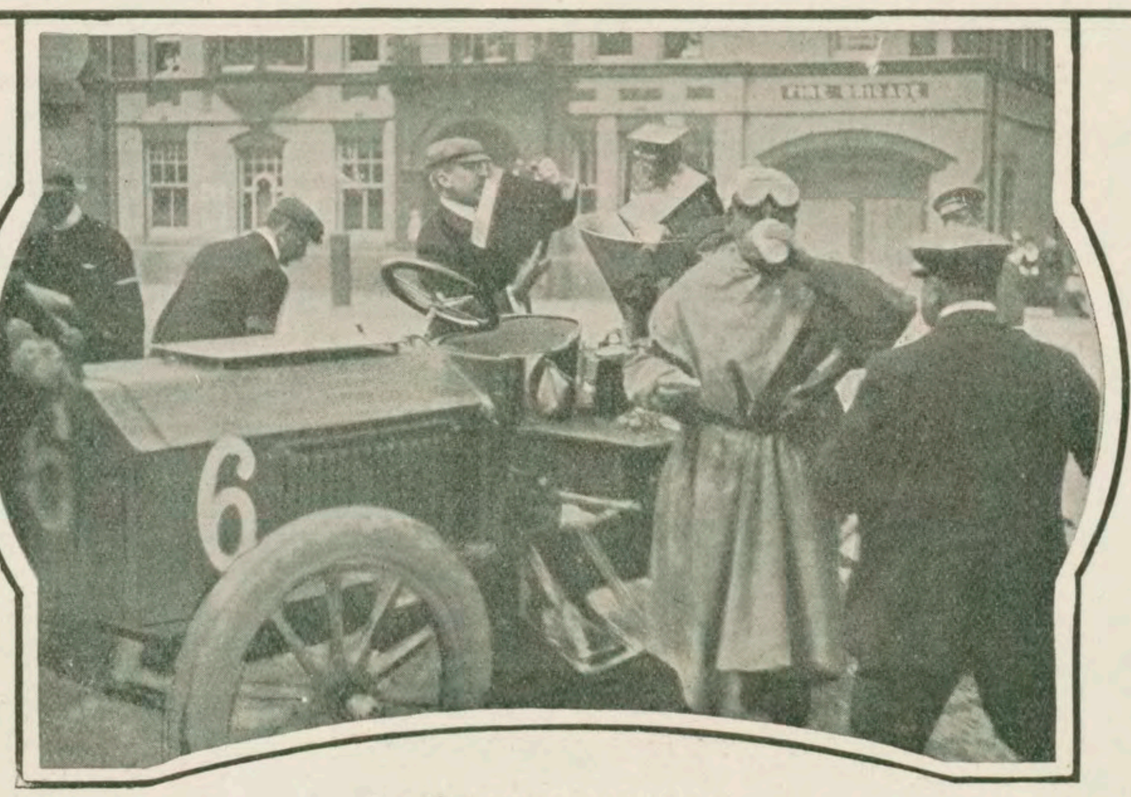
Une curieuse expérience de bateau glisseur a été faite, la semaine dernière, dans le petit bras de la Seine, à Puteaux. Le nouvel hydroplane, dont nous publions ci-dessus la photographie, mû par un simple moteur de Dion-Bouton, *a 2 cylindres et faisant 14 chevaux, a atteint la vitesse phénoménale de 31 kil. 975 à l'heure. Lorsqu'on songe qu'un bateau à coque de même longueur à belle coque avec un moteur de 14 chevaux ne peut guère dépasser 14 kilomètres à l'heure, on peut dire que toutes les données nautiques sont bouleversées.*

(Voir l'article, page 386.)

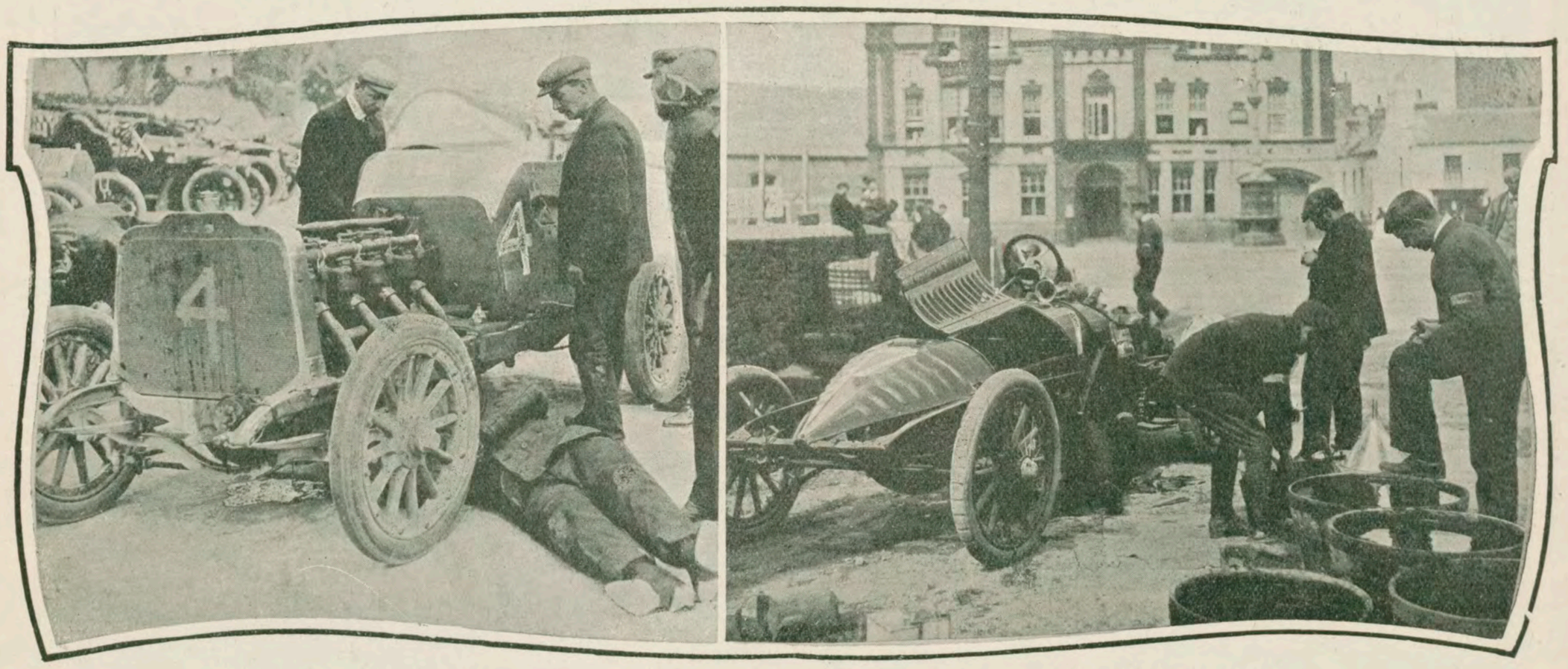
La Coupe Gordon-Bennett ◦ Les Éliminatoires anglaises

La Coupe Gordon-Bennett est virtuellement commencée. Dans quelques jours, les vingt-neuf véhicules français vont se mettre en ligne dans les plaines de Rethel pour que la victoire élise elle-même les trois plus rapides et plus réguliers champions. Et l'Angleterre vient déjà de faire courir ses propres troupes dans l'île de Man, et ses trois champions sont élus ; ce sont Edge et Jarrott, les deux coureurs bien connus, et Sydney Girling, que nous avons vu dans quelques courses en France. Le premier monte une Napier, et les deux autres des Wolseley.

◓ ◓ ◓



Les Éliminatoires anglaises.
Clifford Earp se désaltère au contrôle de Ramsey.



Hémery et sa Darracq
Un examen consciencieux.

Un ravitaillement d'eau.
La Wolseley de Campbell-Muir.

Il est peu de Français qui ne connaissent de nom l'île de Man, bien que ce nom soit un peu ambitieux pour cet îlot de 100 kilomètres de tour. C'est, en effet, l'un des sites pittoresques les plus connus de la Grande-Bretagne, et bien que les gens très chic se plaignent assez généralement qu'il soit envahi tout l'été par les marchands de cotonnades de Manchester et les stockers de Liverpool, Man n'en reste pas moins une des curiosités pittoresques des plus fréquentées de l'Angleterre. L'île est située à peu près à mi-chemin entre l'Angleterre et l'Irlande, entre le Channel Saint-Georges et le North Channel, là où la mer d'Irlande s'élargit un peu, à mi-hauteur entre Liverpool et Carlisle.

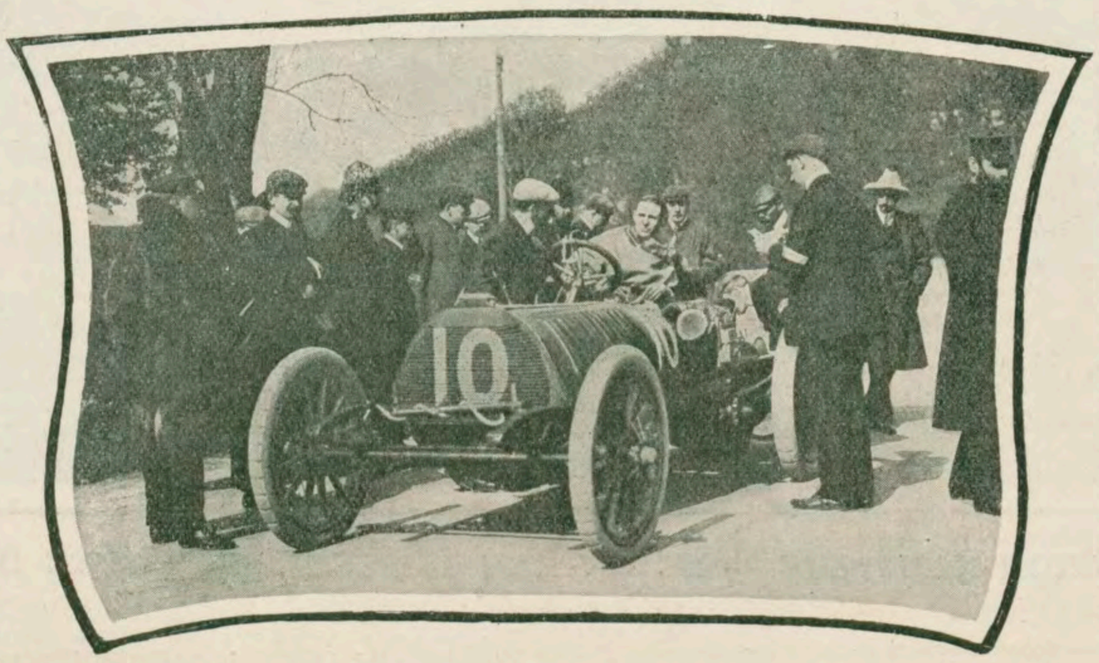
C'est là que se sont courues, si toutefois le terme n'est pas trop ambitieux, les éliminatoires anglaises qui furent un peu à une vraie course ce que l'île de Man est à une île véritable.

Par quel singulier hasard cet îlot pittoresque eut-il le rare honneur de posséder une course d'automobiles ? On voit mal la France faire courir ses éliminatoires dans l'île de Ré ou dans l'île d'Oléron.

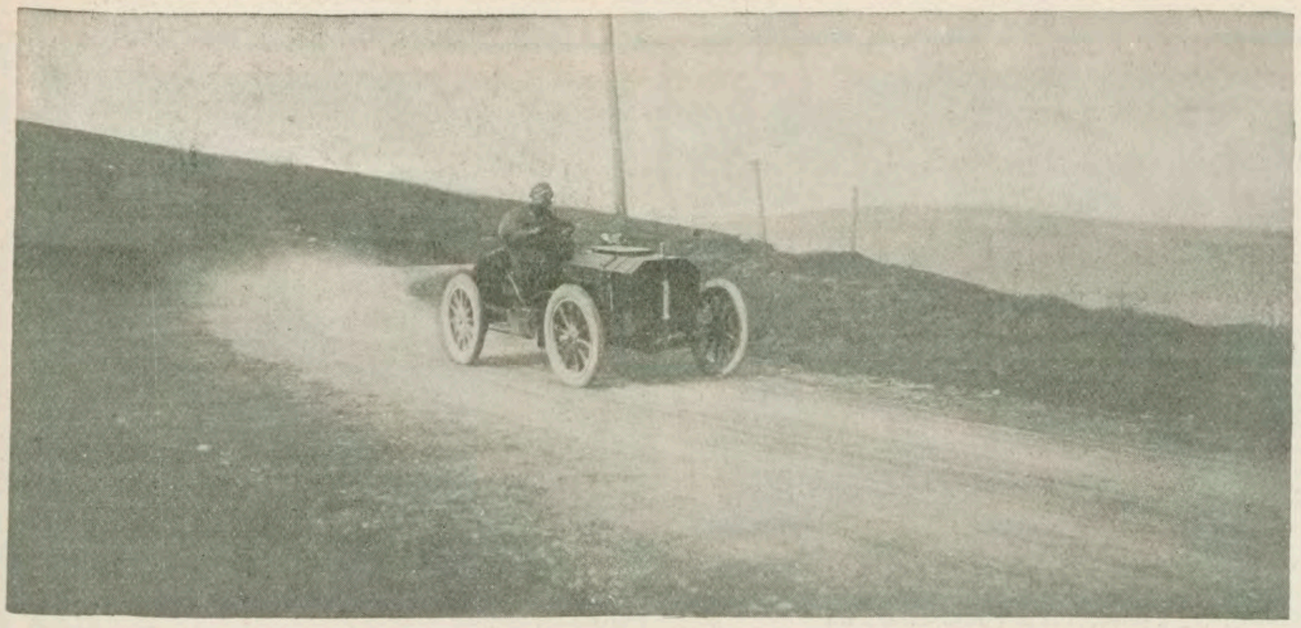
Mais c'est que l'île de Man n'est pas seulement pittoresque et étroite, elle est aussi originale par sa constitution politique que géologique.

En d'autres termes, elle fait partie de l'Angleterre, sans être soumise à la loi anglaise. Elle a encore ses libertés, qui doivent dater du temps lointain où elle fut conquise, et comme Jersey et Guernesey, les îles anglo-normandes, les habitants n'ont pas de représentants au Parlement, mais leurs assemblées propres avec des fonctionnaires élus par le pays. Le plus haut fonctionnaire est l'évêque. Seul un lieutenant-gouverneur, lord Raglan, y représente le gouvernement anglais.

C'est ce qui décida de la bonne fortune de l'île de Man et lui valut les éliminatoires, car si pittoresque que soit l'île, si originale qu'y soit sa fameuse race de chats rouges et sans queue, unique au monde, c'étaient de faibles motifs pour y déplacer toute l'industrie anglaise. Heureusement l'on connaît les difficultés qu'on éprouve à faire disputer une course d'automobiles en Angleterre. L'année dernière, il fallut aller en Irlande et l'on y dépensa 625.000 francs. Cette année, l'île de Man offrit une hospitalité qu'elle était seule



Girling, que son classement dans les Éliminatoires a désigné pour représenter l'Angleterre dans la Coupe Gordon-Bennett.



Stocks descendant la côte de Ramsey, au cours des Éliminatoires anglaises.

Retenez dès aujourd'hui à votre marchande de journaux

LE PROCHAIN NUMÉRO DE LA "VIE AU GRAND AIR"

qui fera certainement PRIME

Ce numéro, tiré en deux couleurs, *sera entièrement consacré aux éliminatoires de la*

COUPE GORDON-BENNETT

et contiendra plus de CENT ILLUSTRATIONS dues aux dix photographes *que la "* Vie au Grand Air *" envoie sur le parcours de la course.*

PRIX : 50 CENTIMES

à pouvoir offrir, et voilà comment par trains et bateaux spéciaux tous les chauffeurs de l'United Kingdom débarquèrent au paisible port de Douglas, capitale de l'Ile.

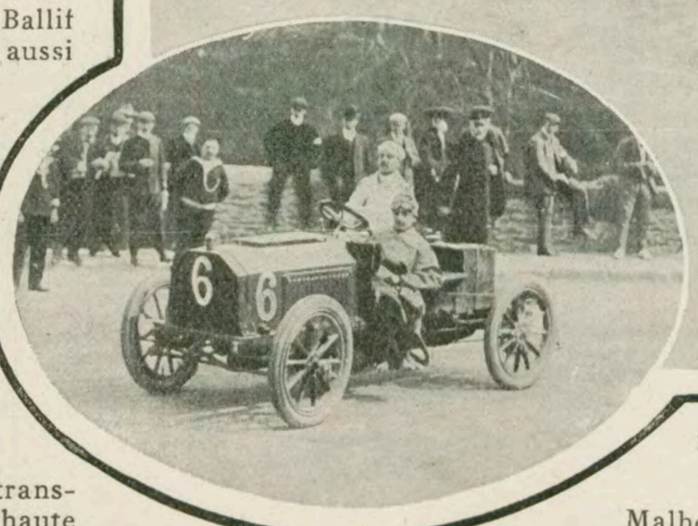
On avait, d'ailleurs, fort bien fait les choses et l'on avait poussé la politesse jusqu'à arrêter toute la journée les chemins de fer qui sont, du reste, au nombre modeste de deux lignes traversant l'île de Port Erin à Ramsey, en passant par Douglas. Malheureusement, si la constitution politique de l'île offrait de brillants avantages, celle des routes en offrait moins. Elle est merveilleuse, cette route circulaire de l'île de Man, et je me souviens encore avec délices de la promenade que nous y fîmes l'an dernier, mais on ne peut mieux la comparer qu'à la Nouvelle Corniche, dont M. Ballif a doté le littoral méditerranéen. Il serait aussi difficile sur la carte d'y marquer les jolis points de vue que les tournants où l'on peut se démolir pour peu qu'on y dépasse 50 kilomètres à l'heure. Pendant 30 kilomètres, cette route étroite et sinueuse surplombe la mer et file en haut du rocher. Y courir à l'allure qu'ont nos véhicules modernes est une pure folie, et le conducteur le plus adroit et le plus hardi réussirait-il à tenir la route qu'il lui serait matériellement impossible d'y passer en vitesse le moindre concurrent, sans un mortel péril.

Aussi, la grande course de 8 heures qui devait commencer le programme s'est-elle transformée en une simple épreuve d'endurance à haute vitesse qui a d'ailleurs été fertile en émotions. Dès le premier virage, en effet, le fougueux Hémery manquait de prendre un bain de 60 m. de hauteur dans la mer, et Rawlinson restait en panne. Peu après, Campbell-Muir cassait son levier de changement de vitesse et une fois arrêté, ne pouvait plus démarrer. Restaient en ligne cinq Napier dont la plus puissante, celle de Mark Mayhew, cassait un ressort, et le dernier tour ne voyait plus que six concurrents, Edge, Clifford Earp, Stocks, John Hargreans sur Napier, et Jarrott et Sydney Girling sur Wolseley.

La fin du dernier tour avait d'ailleurs été agrémentée d'un splendide punch, rien du fameux journal de Lwis, exécuté par Edge sur sa voiture qui flambait.

Puis vint, le second jour, une épreuve de côte, près de Ramsey à l'autre bout de l'île, tout là-bas... à 30 kilomètres, où Edge et Clifford Earp prenaient l'avantage.

La marine anglaise s'intéresse, elle aussi, à la course et attend l'arrivée des concurrents.



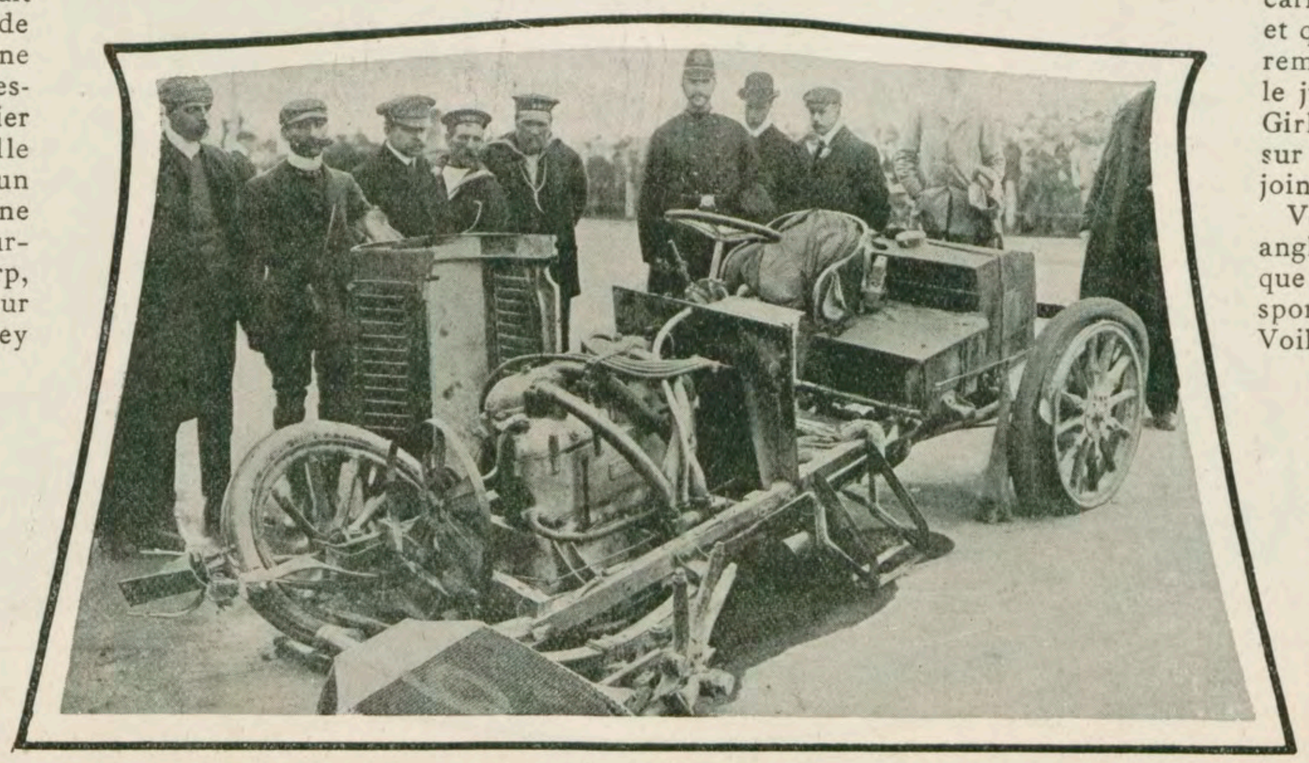
Clifford Earp, qui fut victime d'un terrible accident, entre deux essais de la Course du Kilomètre, une des épreuves des Éliminatoires anglaises.

Malheureusement le dernier jour, Earp, en serrant brusquement ses freins mal réglés, venait se coller dans un mur et exécutait une magistrale cabriole, démolissant la voiture.

Malgré les protestations de S.F. Edge, qui soutenait que la carrosserie seule était atteinte et que la voiture pouvait être remise en état en 24 heures, le jury l'éliminait et Sydney Girling et Jarrott, tous deux sur Wolseley, venaient s'adjoindre à Edge, sur sa Napier.

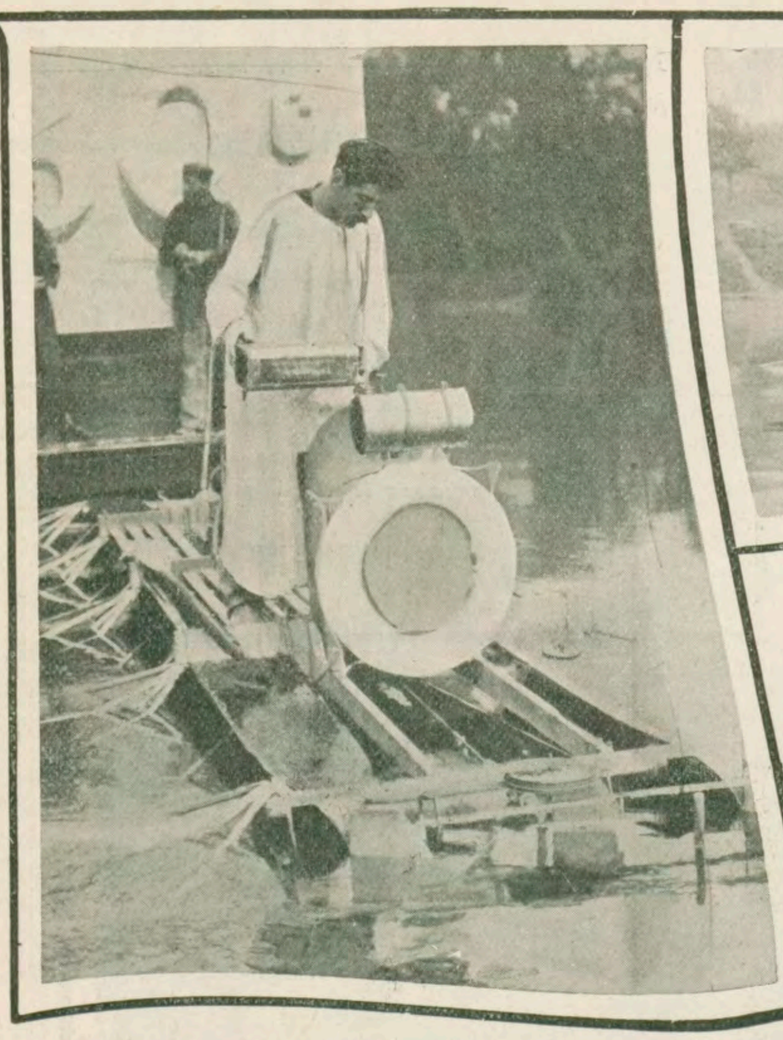
Voilà toute l'éliminatoire anglaise qui fut plus pittoresque sans nul doute que sportive, faute de terrain. Voilà pourquoi nous verrons au Taunus Edge et Jarrott, les deux rivaux. Il est vrai que Jarrott court également notre éliminatoire. S'il la gagne, comment s'y prendra-t-il pour conduire à la fois deux voitures, problème qui eût fait hésiter Franconi lui-même qui n'eut pas son pareil pour galoper sur deux chevaux.

GEORGES PRADE.



(Cliché Argent Archer).

La voiture de Clifford Earp, après l'accident.



Le bateau glisseur.
Le plein du réservoir.

En pleine vitesse.
A 32 kilomètres à l'heure avec un moteur de 14 chevaux.

En glissant sur l'eau

Nous avons pu assister, la semaine dernière, à de très intéressantes expériences sur ce qu'on pourrait appeler de la navigation planée, un glissement à la surface de l'eau au lieu d'une immersion. Bateau glisseur ou hydroplane, quel que soit le nom qu'on lui donne, il y a là une expérience curieuse à signaler et à retenir.

Le comte de Lambert pilotant le bateau glisseur dont il est l'inventeur.

Ce n'est pas la première fois que l'on fait des expériences de bateau glisseur, et les Anglais nous ont déjà devancés sur ce point; mais les expériences faites à Yarrow n'ont certainement pas eu la portée officielle de celle à laquelle nous venons d'assister. Il est à remarquer que, quel que soit le mode de locomotion employé par l'homme, les grandes vitesses n'ont jamais été obtenues que par la transformation du mouvement en glissement à la surface du corps élément sur lequel se produit a vitesse.

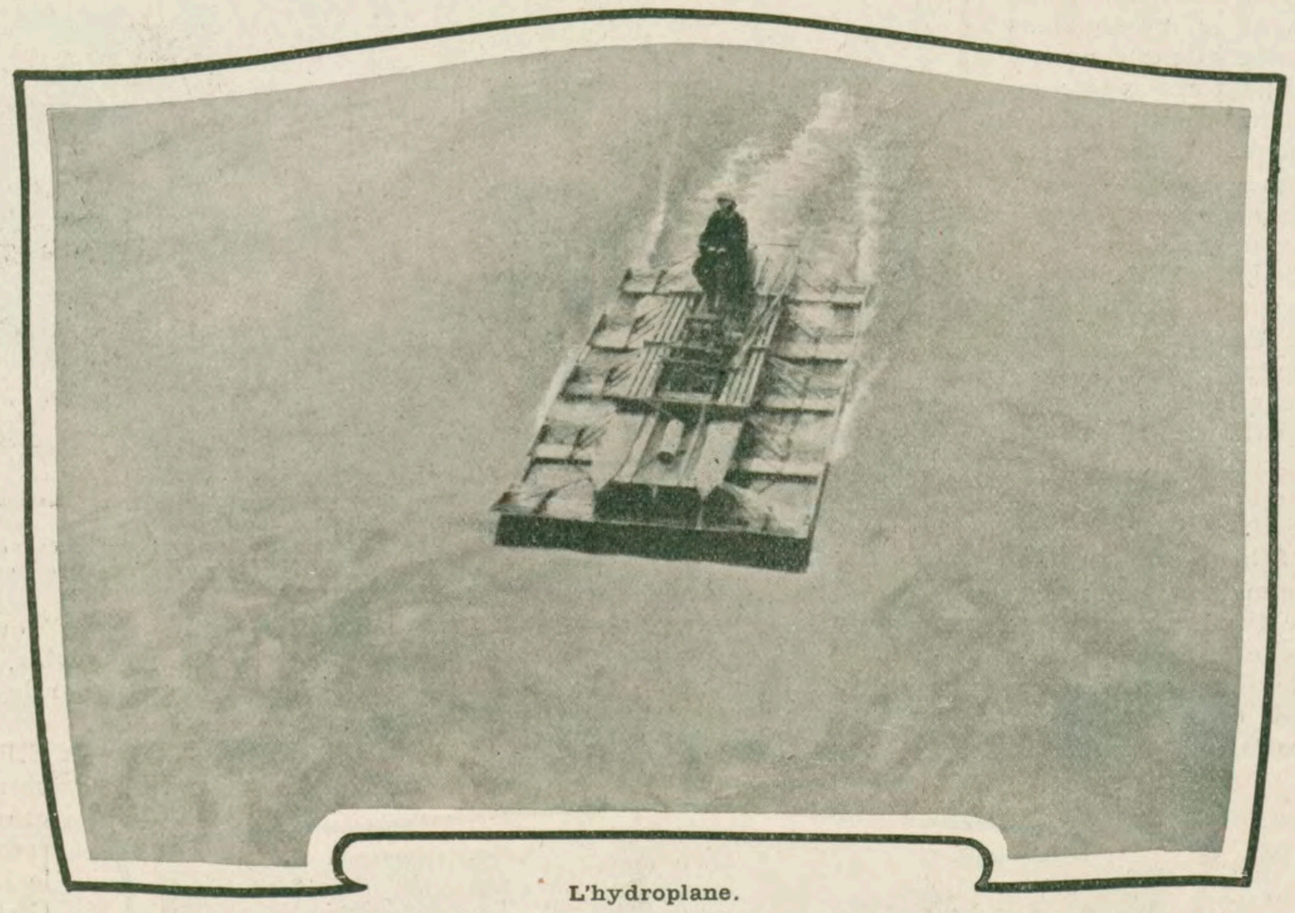
La création de la vitesse date de la roue sur le sol, et son dernier élan lui a été donné par la roue pneumatique, c'est-à-dire par la roue qui glisse le mieux à la surface d'un sol dans lequel elle n'entre plus. Le rail d'acier a été une création analogue, et l'on peut dire que, théoriquement, en considérant les surfaces de frottement, un train, quelque lourd qu'il soit, est prêt à défoncer le sol s'il s'y risquait, et glisse littéralement à sa surface.

C'est de là bien certainement qu'il faut faire naître la genèse de ce bateau glisseur, ou hydroplane, car il plane à la surface de l'eau. Avec un simple moteur de 14 chevaux de Dion-Bouton, un pauvre petit 2-cylindres, régulier, mais faible, le comte de Lambert vient d'obtenir, dans des conditions qu'il estime lui-même assez mauvaises la vitesse phénoménale de 32 kilomètres à l'heure, qu'ont seuls atteint jusqu'ici des moteurs de plus de 40 chevaux. C'est d'ailleurs un spectacle merveilleux que celui de cet étrange engin qui mesure 6 mètres de long et 3 mètres de large seulement; au repos, les cinq plans inclinés, qui le soutiennent et qui prennent une position variable au gré du conducteur par rapport à l'axe des flotteurs, sont encore immergés dans l'eau. Mais le bateau part, et voilà que les plans se redressent à la volonté du pilote; le bateau s'incline; l'avant glisse tout entier sur l'eau et seule l'hélice immerge encore pour y trouver son point d'appui.

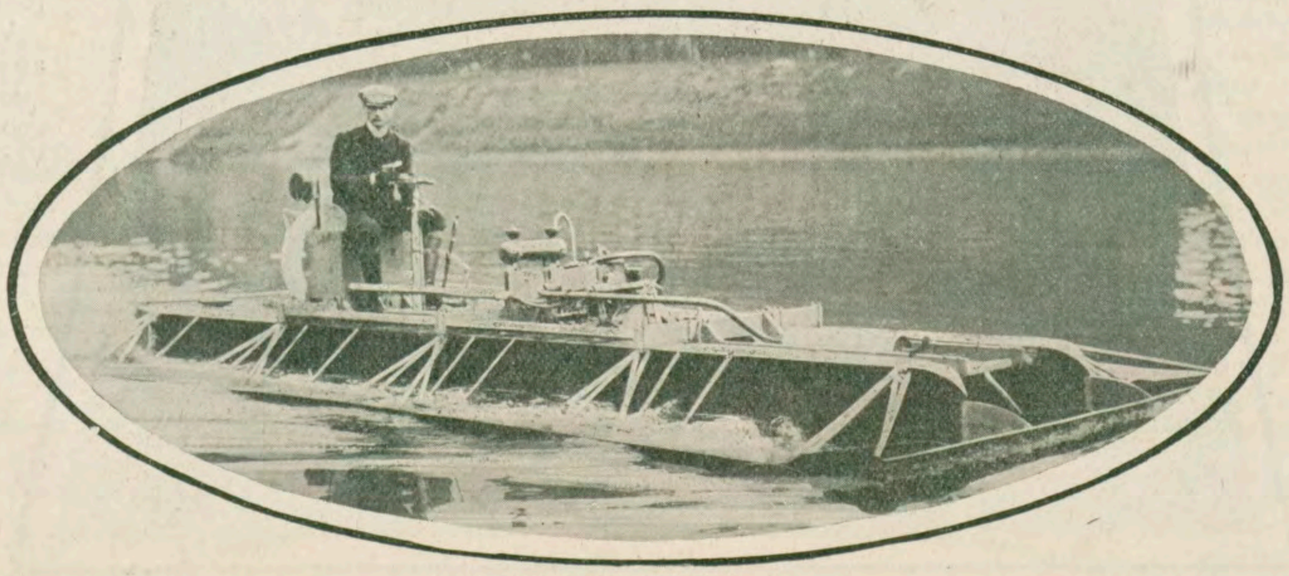
Au-dessus de l'eau l'impression de vitesse se précise, c'est comme une envolée, et dans le ronronnement du moteur, le prodigieux engin part avec une telle facilité d'allure que les plus avertis s'y trompent, et qu'il faut l'exacte constatation des chronomètres pour trouver la vitesse, tant l'impression de l'effort a été simple et facile.

Cet étrange appareil est certainement un précurseur. On parle déjà du 60 à l'heure! Les bateaux à turbines n'ont qu'à bien se tenir.

GEORGES BERG.



L'hydroplane.
Flotte-t-il sur l'eau? Plane-t-il dans les nuages? La photographie nous laisse dans le doute.



Le bateau glisseur.
On peut se rendre compte de la disposition des plans inclinés en pleine marche.

UN GRAVE ACCIDENT DE BALLON EN PLEIN PARIS

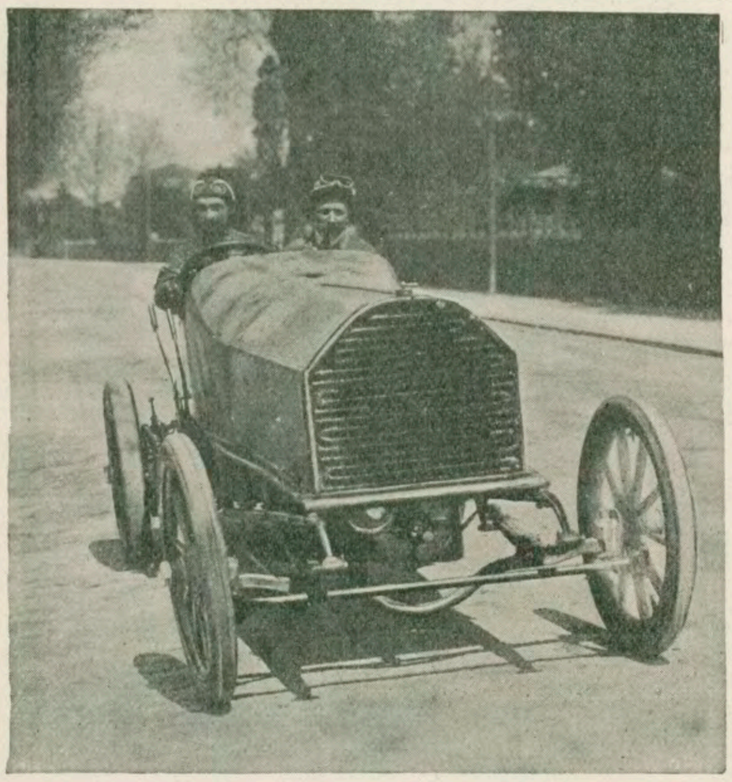
Le ballon le Touriste *s'élevait jeudi dernier, dans la matinée, du parc de l'Aéronautique Club, ayant à son bord MM. Bacon, René Bourdeaux et Marquetti, lorsqu'en passant au-dessus de Paris, il fut surpris par une pluie orageuse qui l'alourdit à tel point que le pilote dut songer à atterrir. Malheureusement, l'aérostat ne put gagner la campagne, et le guide-rope ayant été saisi par des curieux qui, en l'occurrence, croyaient bien faire, le* Touriste *fut entraîné dans la rue Edouard-Robert, où il atterrit.*

Le dégonflement était déjà aux trois quarts terminé, lorsqu'une explosion formidable retentit, accompagnée d'une flamme gigantesque. Les aréonautes étaient indemnes de toute blessure. Malheureusement les flammes avaient fait des victimes, surtout parmi les habitants de la maison la plus rapprochée du ballon. Il y eut huit blessés dont un a succombé à ses blessures.

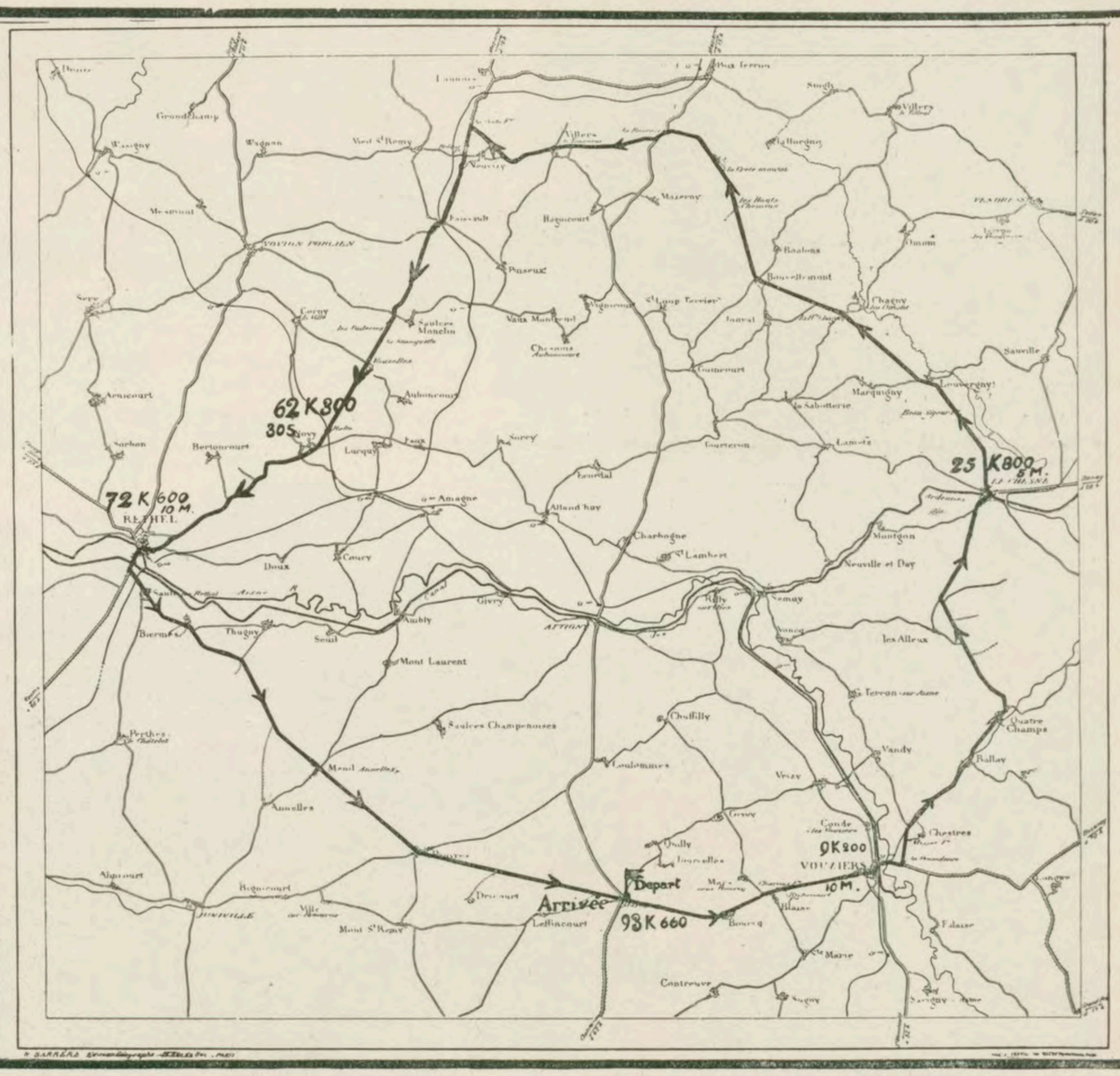
Les Éliminatoires Françaises - Avant la bataille

Au moment où paraîtront ces lignes, nous serons à la veille de la plus formidable bataille automobile qu'on ait peut-être encore vue. Car, sans avoir les 200 engagements de Paris-Madrid, l'épreuve est peut-être plus dure encore.

Les vingt-neuf voitures qui vont se mettre en ligne représentent déjà par avance la sélection de toute une industrie qui occupe en ce moment plus de 50.000 ouvriers, avec toutes les industries qui s'y rattachent. Ce sont les vingt-neuf champions qui se

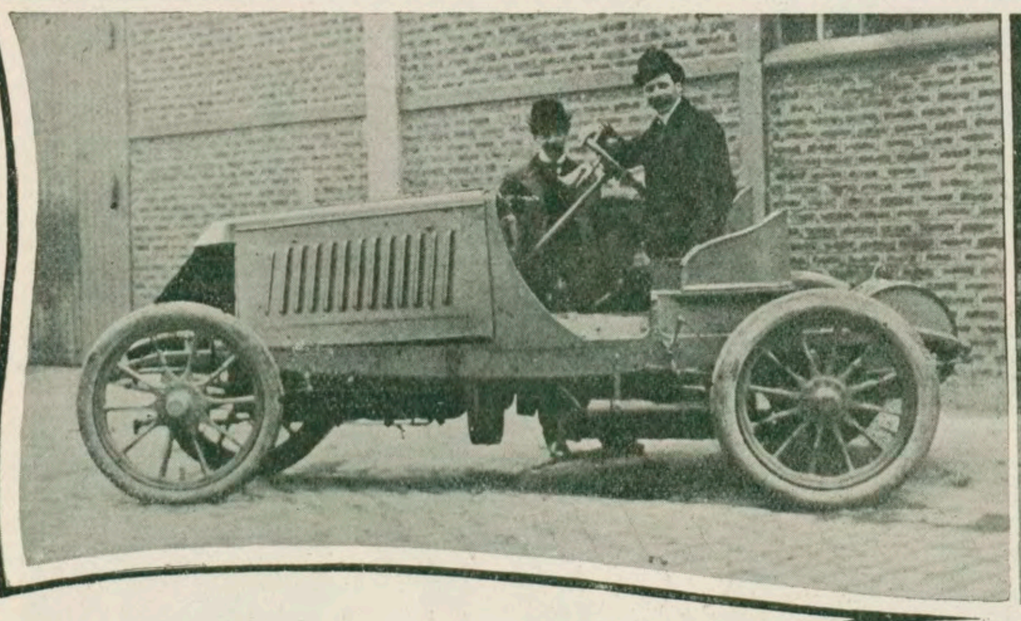


Les concurrents de demain : Rigolly, sur sa voiture Gobron-Brillié.

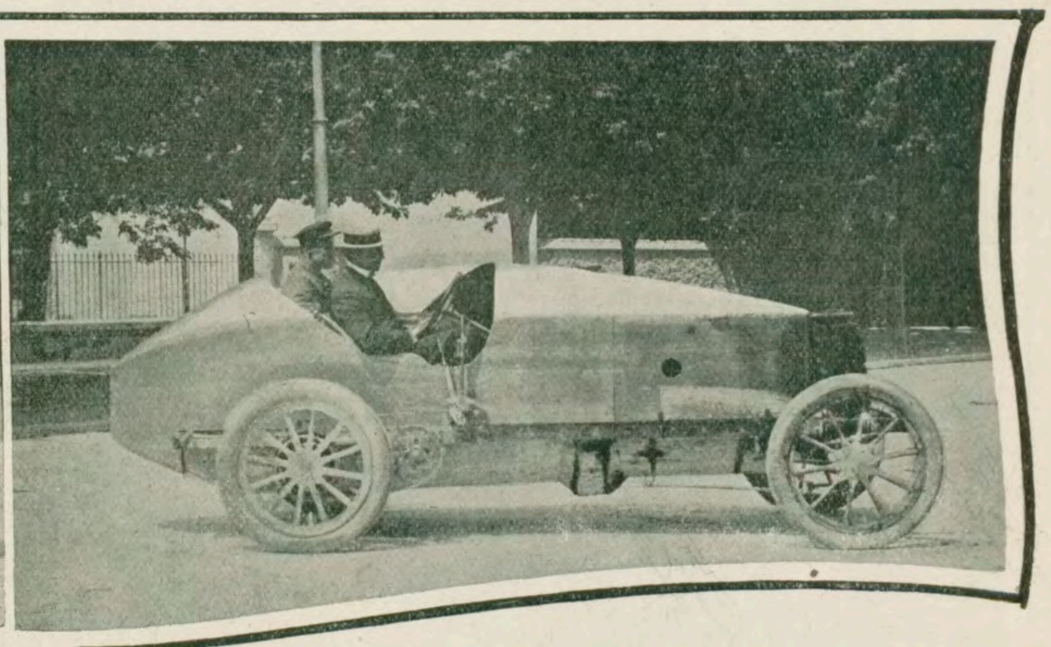


Carte du Circuit des Ardennes françaises, sur lequel se courront les éliminatoires françaises de la Coupe Gordon-Bennett.

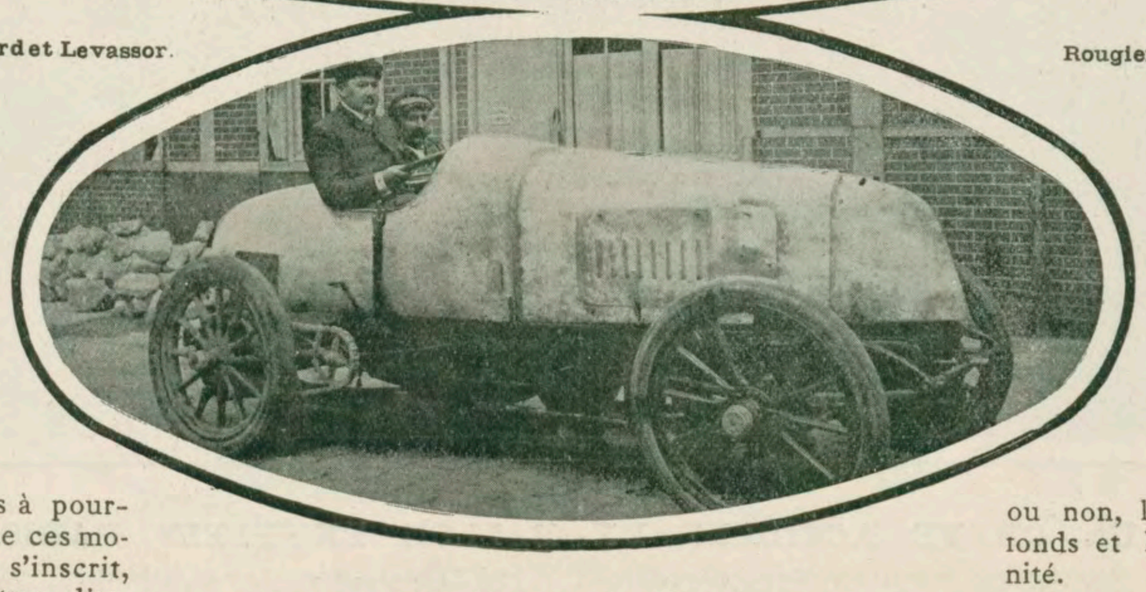
Les chiffres placés à côté de chaque contrôle indiquent la distance du point de départ, et le temps de neutralisation.



Henri Farman, sur sa voiture Panhard et Levassor.



Rougier, sur sa voiture Turcat-Méry.



Léger, sur sa voiture Mors.

mettent en ligne pour demander à la victoire d'élire trois des leurs qui s'en iront défendre nos couleurs au Taunus.

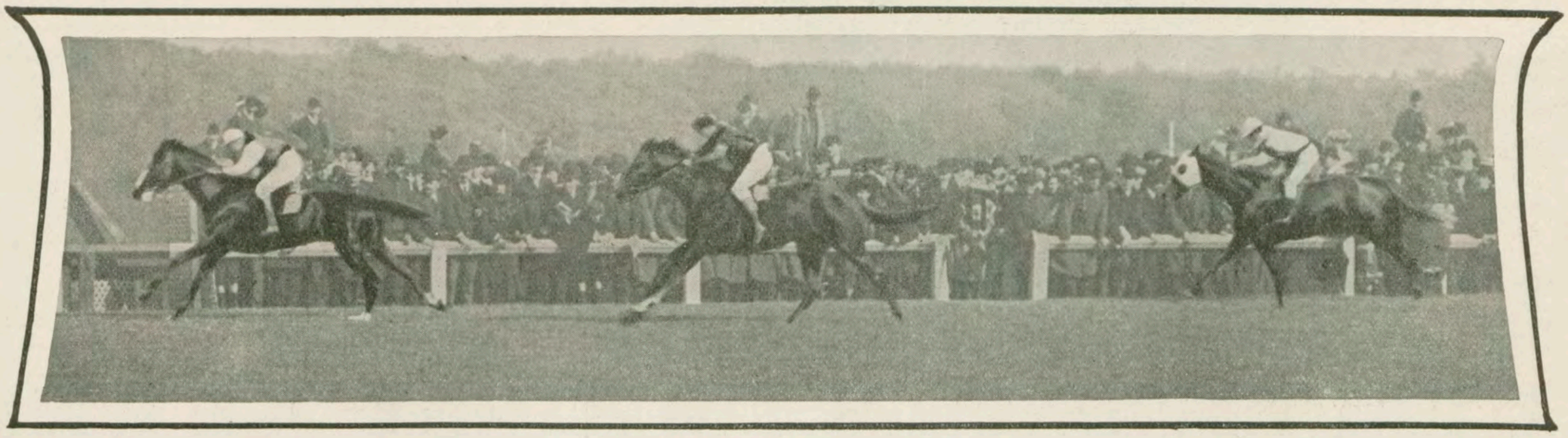
Ce sera certainement plus tard, dans quelque histoire de la civilisation, si quelque historien vraiment érudit et sensé étudie notre époque, une des caractéristiques les plus fortes de cette époque, à la fois sportive et industrielle, éprise de chimères à réaliser, de rêves à poursuivre et de soucis d'intérêt, que ces modernes tournois où la victoire s'inscrit, à tous les points de vue, en lettres d'or.

Du sport et un peu de jeu, il n'en faut pas plus pour passionner éternellement la foule, et c'est du jeu, un jeu terrible et dur que celui-là où la bille court à 130 à l'heure sur cette cuvette gigantesque d'où va sortir rouge ou noir.

Et la France et le monde entier se grisent de cette griserie. L'instinct de vitesse toujours plus grande est, qu'on le veuille ou non, l'un des instincts les plus profonds et les plus impérieux de l'humanité.

GEORGES PRADE.

Au Bois de Boulogne — Du Prix Reiset au Prix Lupin

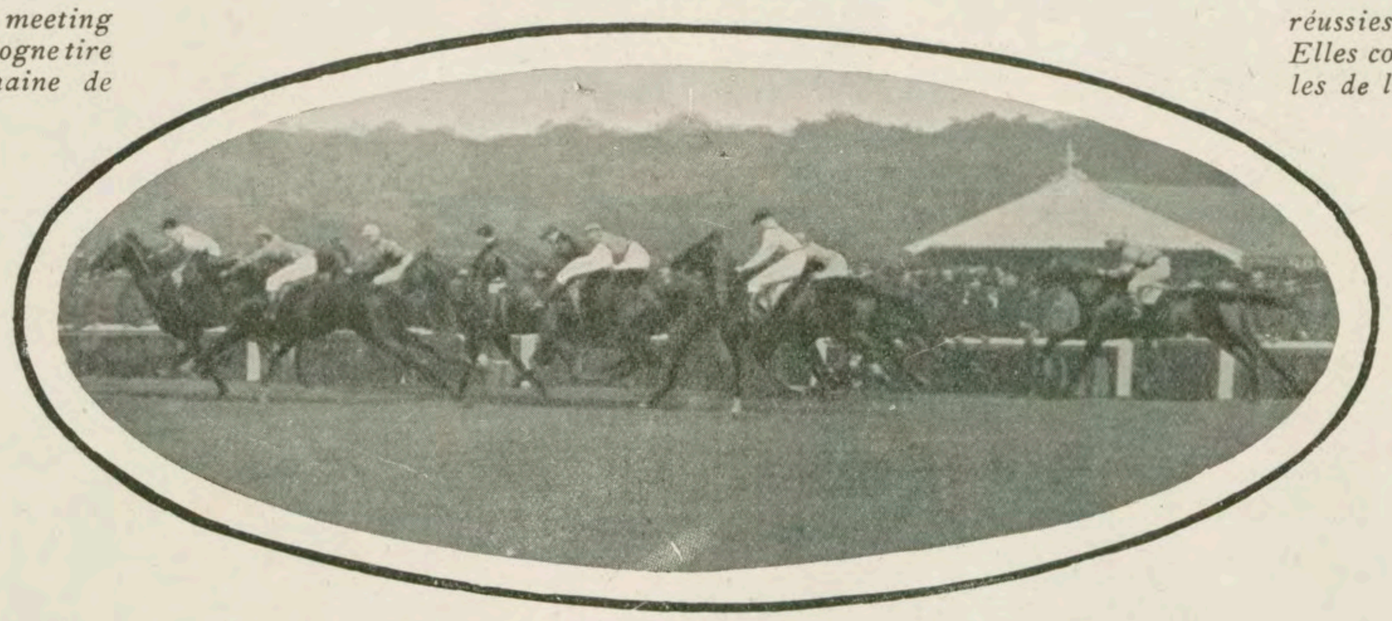


Presto II (Spencer), à M. G. Dreyfus. *Charley* (Birkenruth), à M. Marino Clado. *Marigold* (Ransch), à M. W.-K. Vanderbilt.

Le Prix du Prince de Galles (20 000 fr. — 2.400 m.). — Bois de Boulogne, jeudi 12 mai.

L'arrivée.

La première série du meeting d'été au Bois de Boulogne tire à sa fin; seule la semaine de Chantilly nous sépare de la grande quinzaine hippique. Le temps a favorisé ces réunions qui furent très intéressantes au point de vue du sport et très réussies au point de vue mondain. Elles compteront dans les annales de la Société d'Encouragement, car les recettes, aussi bien de jeudi que de dimanche, n'avaient pas encore été atteintes, en dehors des journées du Grand Prix et du Conseil Municipal.



Requesens (N. Turner), au C^te^ de Pourtalès. *Beau Soleil* (O'Connor), au baron de Rothschild. *For Ever* (Ransch), au C^te^ de Fels. *Canard* (L Robert), au C^te^ de St-Phalles. *Méharin* (A. Carter), au V^te^ d'Harcourt. *Mage* (Spencer), à M. Caillault. *Echidna* (Parfrement), à M. Hessique. *Our Johny* (G. Stern), au C^te^ Le Marois. *Mannequin* (Mac Intyre), à M. J. de Brémond.

Le Prix Reiset (25 000 fr. — 3.000 m.). — Bois de Boulogne, 12 mai.

Le premier passage devant les tribunes.

Le caractéristique de la journée de jeudi au Bois de Boulogne, c'est la facilité avec laquelle ont gagné les vainqueurs des deux épreuves principales, le Prix Reiset et le Prix du Prince de Galles: Mannequin, à M. de Brémond, et Presto II, à M. Gaston-Dreyfus. Ce Presto II est vraiment un animal merveilleux, et Lawrence un habile homme pour savoir maintenir le fils de Rueil en si belle condition et en forme parfaite. Où s'arrêtera le poulain de M. Gaston-Dreyfus? On en fait déjà un favori du Grand Prix de Vichy et du Prix du Conseil Municipal. Pourquoi Presto II ne triompherait-il pas dans ces deux épreuves, tout au moins dans la première?

On dira, il est vrai, que dans le Prix du Prince de Galles, Presto II n'a battu que Charley et Shebdiz — actuellement au-dessous de sa forme. Mais sa victoire a été si facile, si aisée, qu'on ne peut juger complètement de son mérite. Ce poulain joue avec tous les chevaux qui lui sont opposés, sur toutes les distances et monté par n'importe quel jockey. Pourquoi ne serait-il pas de tout premier ordre? En tous les cas, et très certainement, la liste de ses succès ne me paraît pas près d'être close. Quant à Mannequin, vainqueur du Prix Reiset, c'est un superbe cheval, tout à fait un Little Duck de très belle structure et accusant beaucoup de vigueur. Le père Count n'avait pas encore gagné d'épreuve cette année; c'est qu'il ne prépare ses chevaux que pour les grandes semaines : « Ce n'est pas, me disait-il l'autre jour, au mois de mars qu'il faut gagner des courses, quand on n'a pas 150 ou 200 chevaux sous sa direction, mais en mai et en juin. Le métier d'entraîneur est un de ceux qui exigent la plus forte dose de patience. » Les chevaux de M. de Brémond, bien que ne paraissant pas cette année d'une classe exceptionnelle, seront pour leur écurie des chevaux utiles pour les épreuves à venir.

Quel lot merveilleux que celui qui a disputé dimanche la dernière grande poule du printemps, le Prix Lupin! Depuis le vainqueur jusqu'au poulain arrivé dernier, tous étaient dans une condition très parfaite et faisaient vraiment honneur à la production chevaline de 1901. M. Edmond Blanc ne peut que se féliciter de l'acquisition de son étalon Flying Fox, ramené d'Angleterre à prix d'or, et l'on peut dire, en outre, que le haras de Jardy est actuellement le premier haras du monde pour la production du pur sang. Jamais encore deux chevaux, au même propriétaire éleveur, n'avaient en quatre courses successives, comme Gouvernant et Ajax, les deux Blanc, gagné 273.250 francs. Les voilà favoris non seulement de notre Derby, mais aussi du Derby anglais; c'est Gouvernant qui portera les couleurs de M. Blanc dans le " Blue Riband " et il est fort probable, étant donné le manque de chevaux de grande classe de l'autre côté de la Manche, qu'il triomphera facilement. Quant à Ajax, la facilité de sa victoire dans le Prix Lupin est de bon augure pour lui; le fils de Flying Fox a montré une supériorité écrasante sur ses adversaires, à tel point que

La rentrée du vainqueur du Prix Reiset (Bois de Boulogne, 12 mai).
Mannequin, *par Little Duck et Inheritress. Propriétaire, M. J. de Brémond; entraîneur, R. Count; jockey, Mac Intyre.*

LA VIE AU GRAND AIR

Fred Boon. — A. Carver, premier garçon de voyage de l'écurie Lynham. — Henry Count, premier garçon de voyage de l'écurie R. Count. — Le nègre de chez Leigh. — Peter. — Le "Normand". (Cliché Lagrange.)

AU RETOUR D'UNE GRANDE ÉPREUVE. — LE DÉBARQUEMENT DES CHEVAUX A LA GARE DE CHANTILLY

Il n'est peut-être pas de gare au monde qui ait l'occasion d'embarquer ou de débarquer chaque jour autant de chevaux que la gare de Chantilly. Les veilles de journées de courses, les entraîneurs prévient l'aimable chef de gare de Chantilly du nombre de chevaux qu'ils comptent diriger sur nos divers champs de courses, et au matin, dès 6 heures, les wagons-écuries de la Compagnie des chemins de fer du Nord, comme les wagons-écuries particuliers, sont rangés au quai spécial d'embarquement; les lads, sous la direction des garçons de voyage, embarquent les chevaux, et le soir, au retour des courses, les chevaux sont débarqués suivant le même cérémonial.

Ajax (G. Stern), à M. Ed. Blanc. | *Nature* (Belhouse), à M. Adet. | *Faconde* (N. Turner), au prince Murat. | *Xénophon* (Woodland), à M. E. Leigh.

L'arrivée du Prix Lupin (Bois de Boulogne, 15 mai. — 40.000 fr., en outre 5.000 fr. à l'éleveur. — 2.100 m.).
Le prix s'est monté, avec la poule de 1.000 fr. à 114.375 francs.

les jockeys de Samsam, de Monsieur Charvet et d'Amiante ont préféré ne pas insister, aussi deux outsiders, qui ne manquent certes pas de qualité mais paraissent cependant ne pas être de la même classe : Nature, à M. Adet, et Faconde, au prince Murat, ont pu prendre les places.

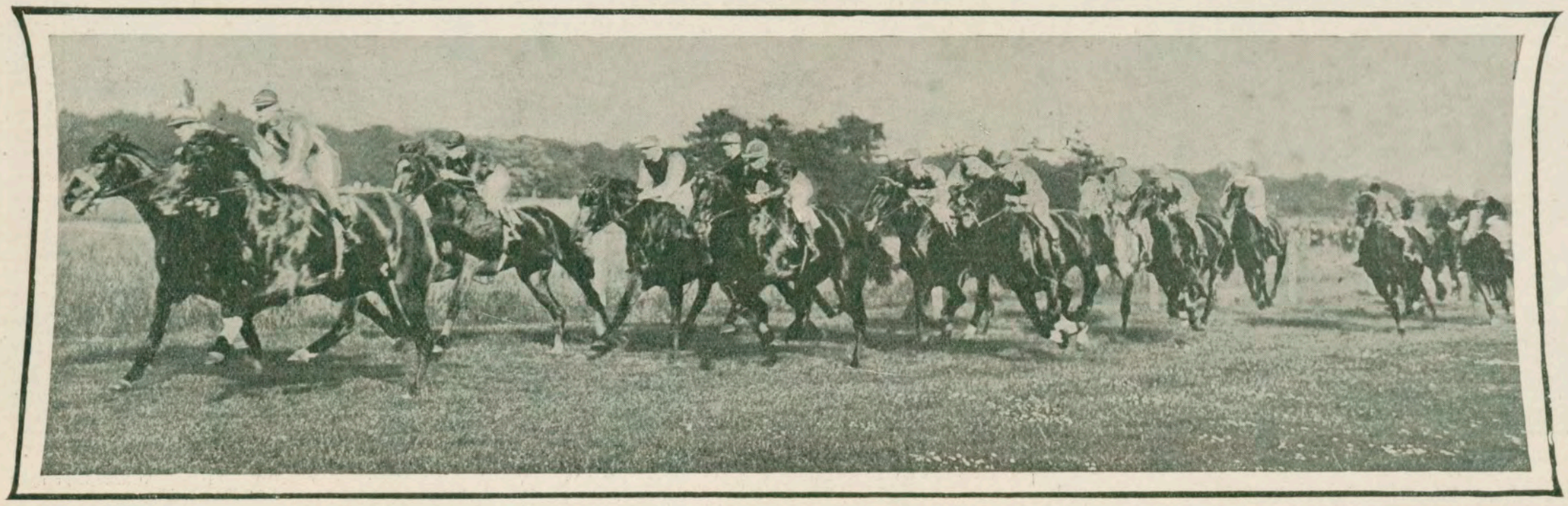
Ajax, avant l'épreuve, n'avait point le même aspect que lorsqu'il disputa le Prix Daru, et on ne saurait trop féliciter Denman de la façon judicieuse dont il a employé avec le fils de Flying Fox les trois semaines qui s'étaient écoulées ; il était débarrassé de toute chair inutile, son poil était brillant et son allure merveilleuse, cependant ses muscles n'eussent pas encore atteint leur développement complet. Le résultat du Prix Lupin n'est que la confirmation des premières performances fournies par Ajax ; de plus — fait à remarquer et qui rehausserait encore, si cela est possible, le mérite du fils de Flying Fox — Ajax a mené le train d'un bout à l'autre et, à l'entrée de la ligne droite, Stern n'a même pas eu à lever les mains pour le faire galoper.

La rentrée du vainqueur du Prix Lupin (Bois de Boulogne, 15 mai)
Ajax, *par Flying Fox et Amie. Eleveur et propriétaire, M. Ed. Blanc ; entraîneur, Denman ; jockey, G. Stern.*

Faut-il croire le chronomètre du chronométreur de la Société d'Encouragement? Les vainqueurs du Prix Lupin et du Prix du Lac ont fourni le même parcours dans le même temps, exactement 2 m. 13 s. 2/5. Je pense néanmoins que ceux qui tablent sur les vitesses pour apprécier une performance ne voudront point mettre sur la même ligne Ajax et Kansk ; malgré le mérite de Kansk, il ne me semble guère possible que ce fils de Chesterfield ait pu faire dead-heat avec le fils de Flying Fox. Dans ce handicap, c'est le cheval de classe du lot qui a triomphé.

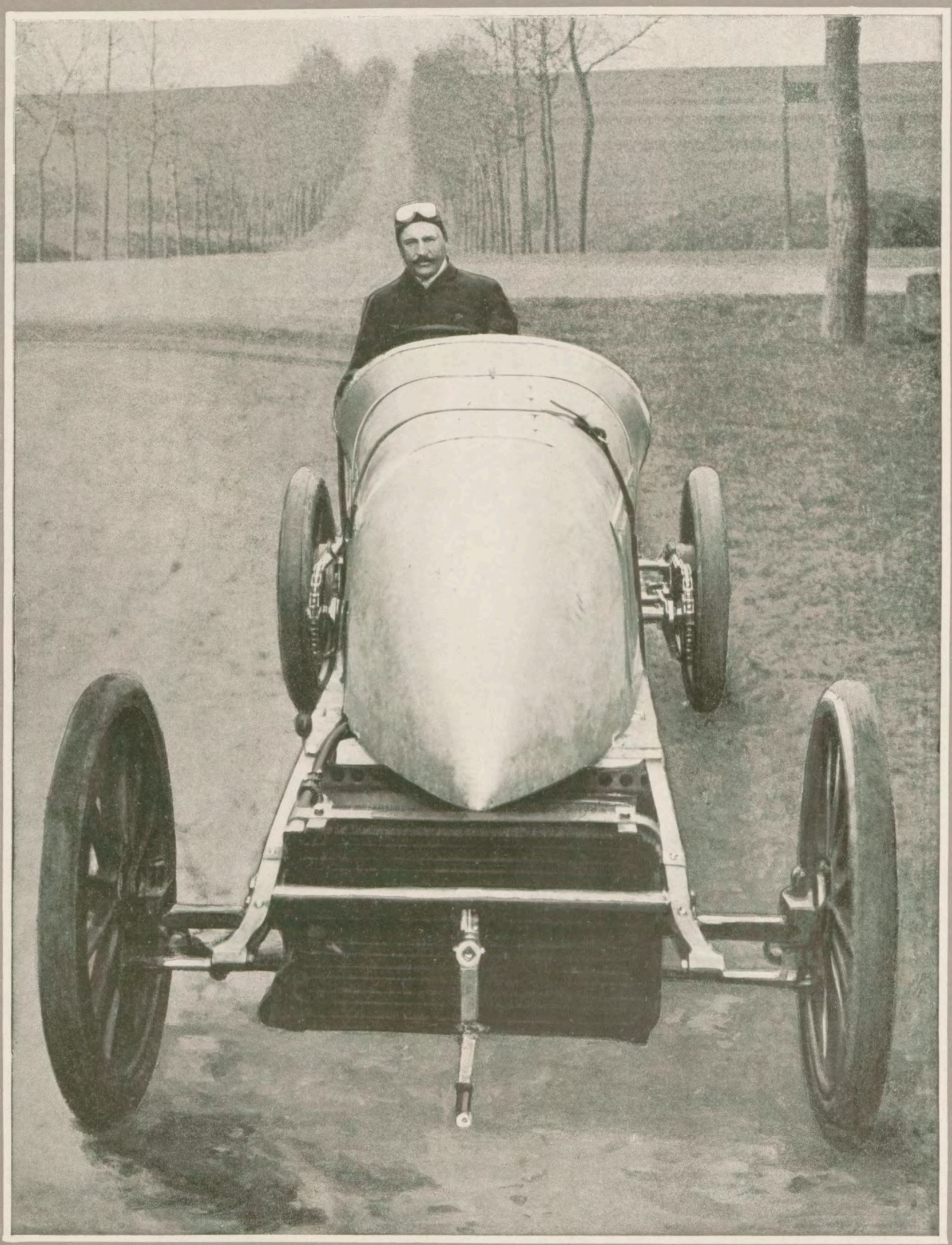
Les six premiers ont fini dans trois longueurs et dix longueurs à peine séparaient le premier du dix-septième — c'est le meilleur éloge que l'on puisse faire de l'attribution des poids par le handicapeur de la Société d'Encouragement.

FRANC PICARD.



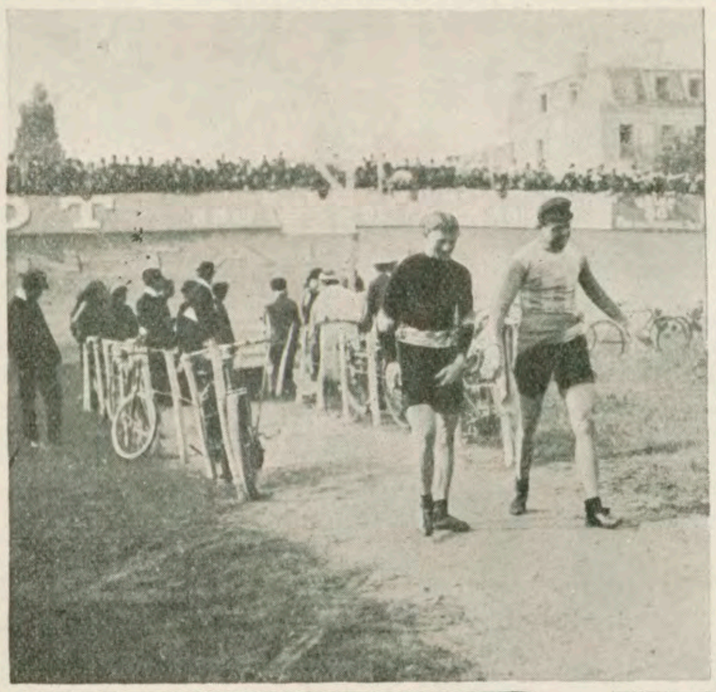
S. A. R. (N. Turner), à M. Marino. | *Gabarit* (Spears), au baron Fey. | *Bellinzona* (Crickmère), à M. Ephrussi. | *Best Girl* (J. Childs), à M. Wisocky. | *Nero* (J. Lane), à M. Deschamps. | *Memphis* (W. Bray), au Vte d'Harcourt. | *Sarpedon* (Beaumé), à M. Charron. | *Kansk* (W. Lane), à M. Caillault. | *Madianite* (Sparkes), à M. Oppenheim. | *Le Souvenir* (Woodland), à M. Cohen. | *Mlle de St-Côme* (Wilson), à M. Letellier. | *Stilvio* (O'Connor), à M. de Pourtalès.

Le Prix du Lac (Handicap, 15.000 fr. — 2.100 m.). — Bois de Boulogne, 15 mai.
Au tournant de Boulogne.



HENRY FOURNIER

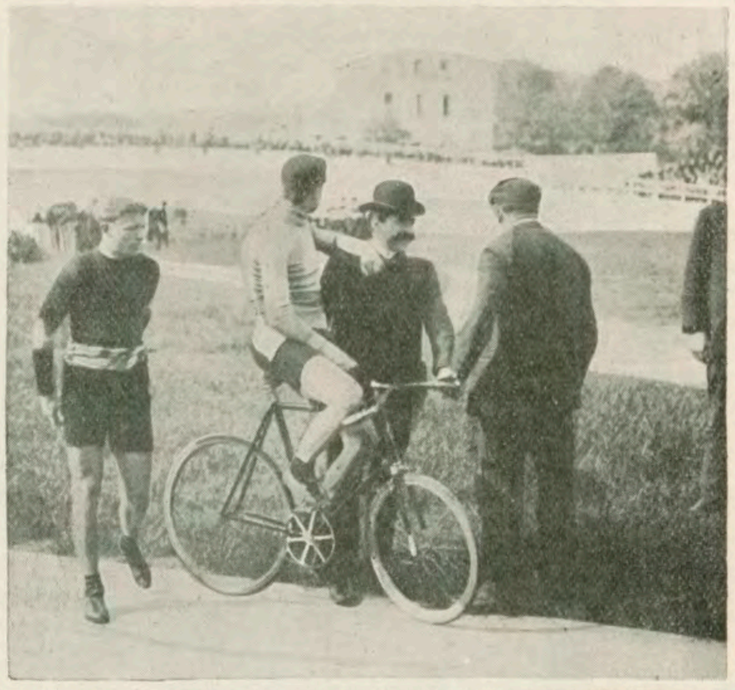
Les Dernières Courses de Walthour



Le crack américain Walthour a terminé sa brillante tournée en Europe par deux victoires, remportées l'une jeudi dernier à Buffalo, l'autre dimanche au Parc des Princes.

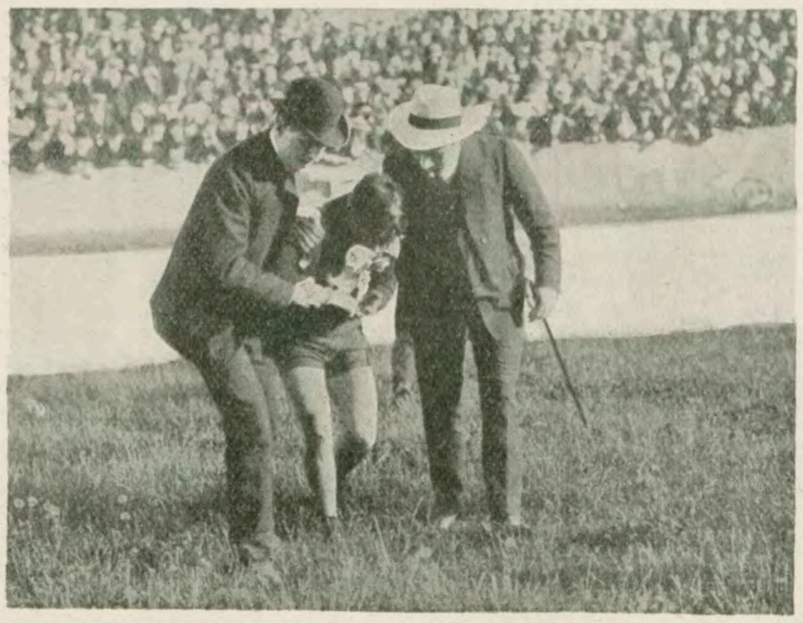
Toutes deux — et principalement la dernière – couronnent dignement une campagne qu'il n'est point exagéré de declarer quasi unique dans le sport cycliste.

✣ ✣ ✣



Walthour

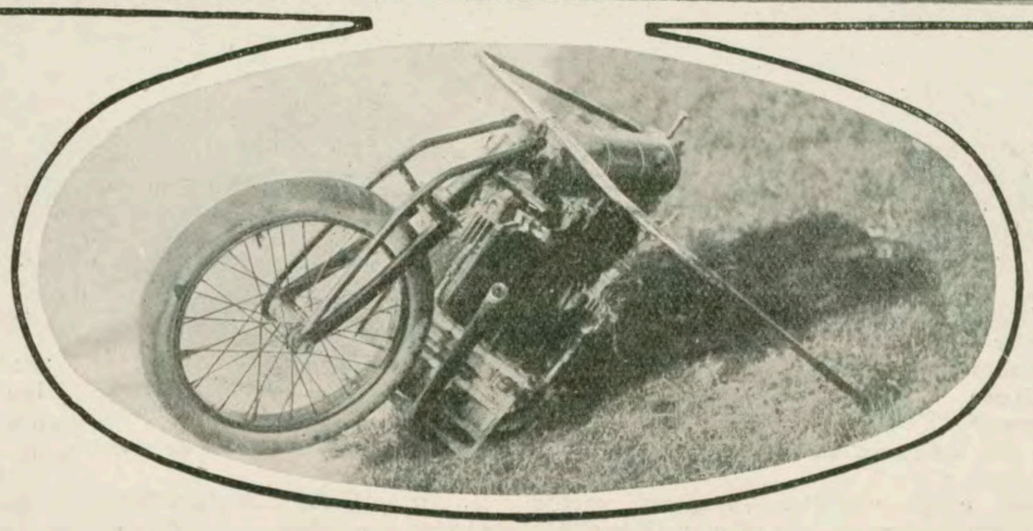
Le match Walthour-Dangla.
Les deux concurrents au depart.



Le match Walthour-Dangla.
L'arrivée des deux concurrents sur la piste.

Tommy Hall, après sa chute, dans la course de l'heure au Parc des Princes, est transporté au quartier des coureurs.

Un public menacé.
La motocyclette de Cissac vient de s'affaler contre la balustrade.



La motocyclette de Cissac après l'accident.

De tous les champions que l'Amérique, ce pays sportif par excellence, nous envoya depuis que le sport cycliste a pris son importance actuelle, il en est qui accomplirent chez nous de fort honorables campagnes, et d'autres qui n'y rencontrèrent que des échecs. Un seul jusqu'ici avait su mettre à son actif une tournée triomphale : j'ai nommé le grand Zimmerman, en 1894.

Mais Robert Walthour, qui doit nous quitter cette semaine, après un séjour de près de trois mois en Europe, peut maintenant être considéré comme ayant au moins égalé dans le demi-fond l'éblouissante série de belles performances réalisées par son fameux compatriote dans les courses de vitesse. Encore plus que le regretté Harry Elkes qui, en dépit de sa haute qualité, connut ici plusieurs fois la défaite, Walthour nous laissera le souvenir d'un coureur incomparable, puisque, si nous mettons à part sa place de dernier dans la Roue d'Or de Berlin, où il a dû abandonner faute d'entraîneurs, il n'a pas été battu en Europe. Les neuf autres courses sont neuf victoires, dans lesquelles il triomphait à plusieurs reprises de Dangla, Contenet, Robl, Bruni, Hall, Michaël, c'est-à-dire de tout ce qui porte un nom dans la spécialité. Les deux victoires par lesquelles il a clôturé sa tournée sont celles de jeudi à Buffalo, alors qu'il battait facilement Dangla en match, et de dimanche au Parc des Princes, alors qu'il défaisait non moins aisément Bruni et Hall en une course d'une heure.

Il ne fait point de doute que ce dernier succès — triomphe, devrait-on plutôt dire — est le plus probant de tous, car c'est celui qui a enfin pu décider les détracteurs quand même du merveilleux crack américain à reconnaître son incomparable détracteurs s'en étaient tirés en déclarant que Walthour, excellent, sur les petites distances, manquait de l'endurance et de l'énergie necessaire pour continuer une heure durant ou couvrir 100 kilomètres.

Cette invraisemblable histoire démontre bien l'extrême pauvreté de notre presse spéciale en chroniqueurs cyclistes dignes de ce nom, c'est-à-dire connaissant le sport dont ils traitent.

Ne suffit-il pas, pour se rendre compte de ce qu'une appréciation semblable au sujet de Walthour a d'inouï, de se souvenir que le crack d'Atlanta a gagné dans son pays sept courses de six jours et qu'on n'a jamais pu connaître la limite de ses extraordinaires ressources ?

Ceci n'est point pour diminuer le mérite réel de ceux qu'il a vaincus, car il n'y a pas de déshonneur pour un athlète à succomber devant un champion exceptionnel. Et Walthour est bien un champion exceptionnel, puisque, dans ce sport factice qu'est la course cycliste avec entraîneurs, il sait donner la sensation d'un homme apportant un peu, beaucoup même, de cette qualité, que nous reconnaissons généralement comme l'apanage exclusif du coureur de vitesse.

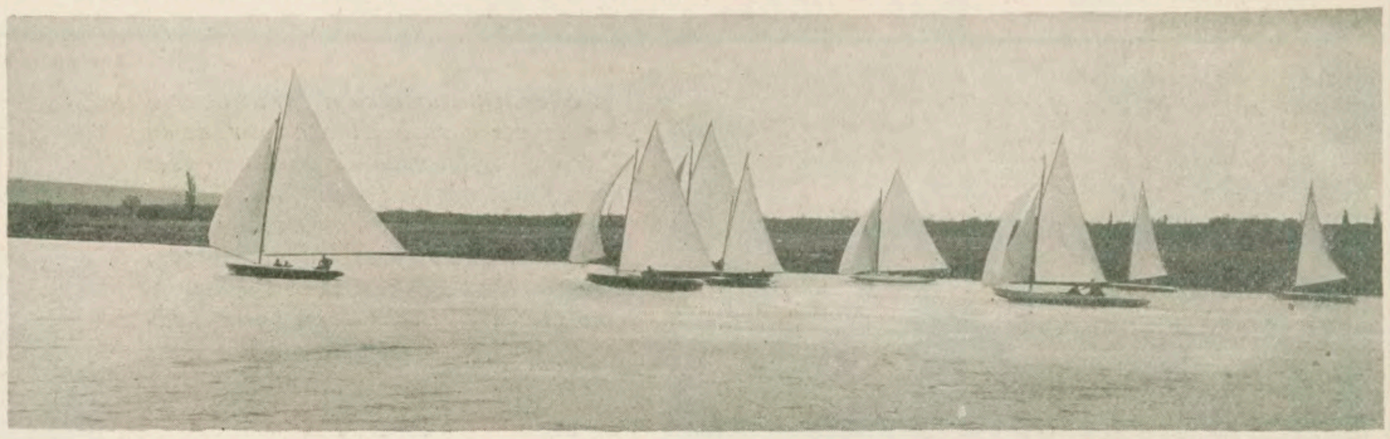
Ajoutons qu'un regrettable accident qui, fort heureusement, n'a pas eu de suites graves, est venu troubler la fin de cette belle course de l'heure.

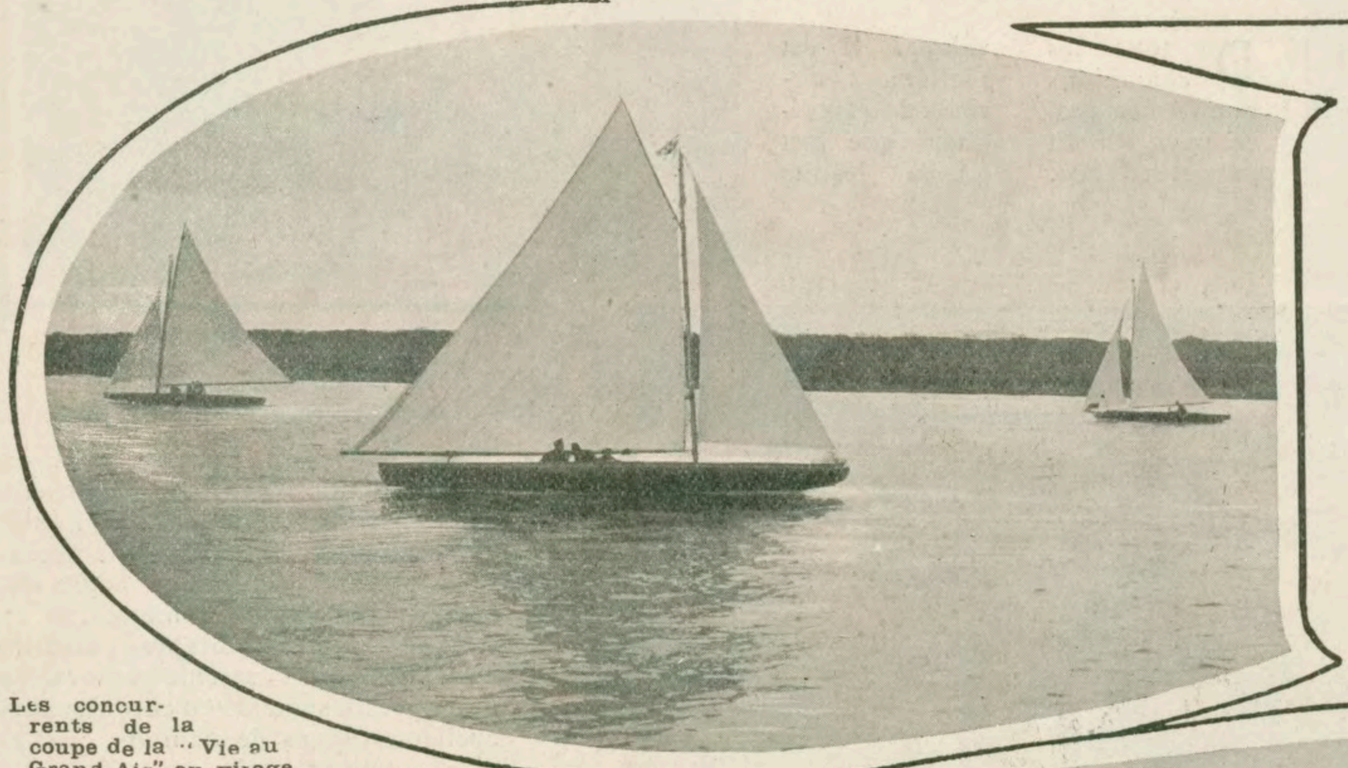
Au 70e kilomètre, comme Cissac sortait du petit virage, emmenant derrière lui Hall, sa motocyclette s'effondra sous lui et vint s'affaler sur la balustrade tandis que Hall passait par-dessus. Ni l'un ni l'autre n'ont été sérieusement atteints.

VICTOR BREYER.

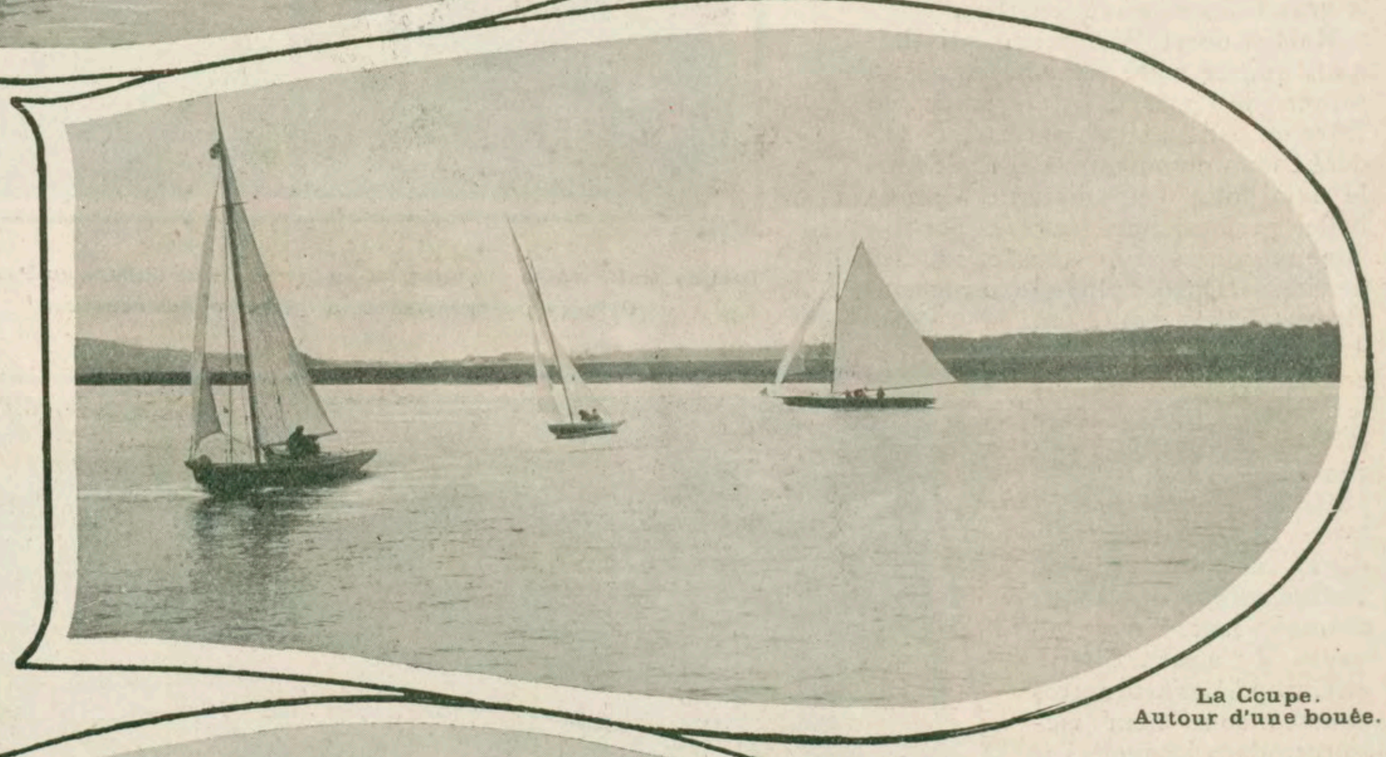
Le Yachting à Meulan — La Coupe de la "Vie au Grand Air"

A l'occasion de sa fête annuelle, qui a eu lieu à Meulan, le jeudi de l'Ascension, le Cercle de la Voile de Paris avait organisé des courses à la voile et à l'aviron, dans le programme desquelles figuraient la Coupe de la Vie au Grand Air, *et la première épreuve de la Coupe Glandaz. Les autres courses étaient plutôt des intermèdes nautiques intéressant tout particulièrement la population de Meulan qui compte un assez grand nombre de pêcheurs.*





Les concurrents de la coupe de la "Vie au Grand Air" au virage



En pleine route.

La Coupe de la *Vie au Grand Air* est, on le sait, un challenge (d'une valeur de 1.000 francs) fondé par notre journal l'année dernière, et dont l'organisation a été confiée au Cercle de la Voile de Paris. Rappelons en quelques mots les conditions principales de cette course qui est appelée à devenir l'une des épreuves classiques du yachting.

La course, ouverte aux yachts de toute nationalité battant le pavillon d'une Société reconnue, se fait sous le règlement du Cercle de la Voile de Paris pour les courses en rivière, mais sous les conditions spéciales suivantes : les yachts sont mouillés aux places indiquées par le jury, les voiles amenées, et les équipages sont à terre à l'endroit fixé par le jury; au signal du départ, les équipages rejoignent leurs yachts dans leurs canots à rames, hissent les voiles, effectuent le parcours et viennent prendre leur mouillage, après quoi ils amènent les voiles, retraversent la rivière dans leurs canots et viennent accoster dans un endroit déterminé par le jury. Le yacht gagnant est celui dont l'équipage a, le premier, opéré son débarquement.

Il est, en outre, stipulé que le canot doit contenir tout l'équipage du yacht, à bord duquel il ne doit y avoir personne entre le signal d'avertissement et le signal du départ, et que, sauf les focs qui peuvent être ferlés, toutes les voiles doivent être amenées à bloc tant au départ qu'à l'arrivée.

La Coupe n'est attribuée que s'il se présente au moins trois partants et elle n'est remise au vainqueur qu'à titre de dépôt, mais il est entendu qu'elle deviendra la propriété définitive du yacht qui l'aura gagnée trois ans de suite ou le plus grand nombre de fois en cinq ans.

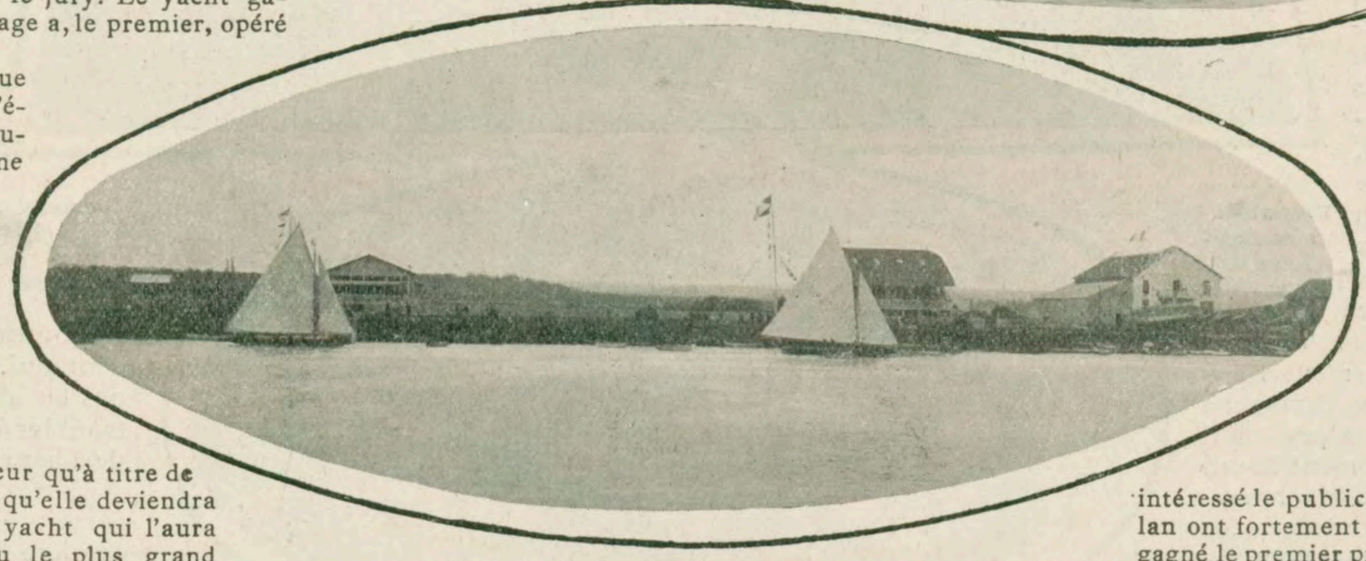
Malgré certaines de ces conditions qui sortent un peu de l'ordinaire — à cause de cela peut-être — quatorze yachts se sont présentés l'année dernière pour courir la Coupe de la *Vie au Grand Air* qui fut gagnée par le *Bo-Peep*, à M. Cartier, devant *Gwendoline*, à M. Schlatter; *Zèbre*, à M. Marcotte; *Chante-Clair*, à M. Le Bret; *Martin-Hélène*, à M. L. Baudrier.

Cette année, les yachts engagés étaient au moins aussi nombreux, mais il y avait parmi eux les petits bateaux de Poissy qui ne pouvaient — sans allégeance, et c'est une des conditions de la course — lutter avec leurs "grands frères" du Cercle de la Voile de Paris.

Tous, grands et petits, ont fait un excellent départ et la course s'est effectuée par une jolie brise qui a permis aux concurrents d'accomplir assez rapidement le parcours. L'arrivée s'est faite dans l'ordre suivant :

1er *Chante-Clair*, à M. Bourdon, en 1 h. 12 m. 55 s.
2e *Meulan*, à M. Glandaz, en 1 h. 13 m. 18 s.
3e *Radium*, à M. Susse, en 1 h. 16 m. 04 s.
4e *Hémione*, à M. Marcotte, en 1 h. 16 m. 24 s.
5e *Bonne-Aventure*, à M. Le Bret, en 1 h. 18 m. 25 s.
6e *Baguera*, à M. Verdé-Delisle, en 1 h. 19 m. 11 s.
7e *Gwendoline*, à M. Schlatter, en 1 h. 19 m. 41 s.
8e *Manitou*, à M. Potheau, en 1 h. 23 m. 11 s.

La Coupe.
Autour d'une bouée.



Chante-Clair et *Meulan* arrivant devant le Club-House du Cercle de la Voile.

Un seul incident à signaler : à un certain moment, le *Meulan*, conduit par M. Deziler, se rencontra avec *Chante-Clair;* le premier étant tribord amures, le second devait réglementairement lui céder le pas — ce qu'il ne fit pas — et une réclamation fut déposée contre lui.

Les autres courses portées au programme, pour être moins sportives, n'en ont pas moins beaucoup intéressé le public, et les pêcheurs de Meulan ont fortement acclamé M. Liberpré qui a gagné le premier prix de la course des bateaux de pêche.

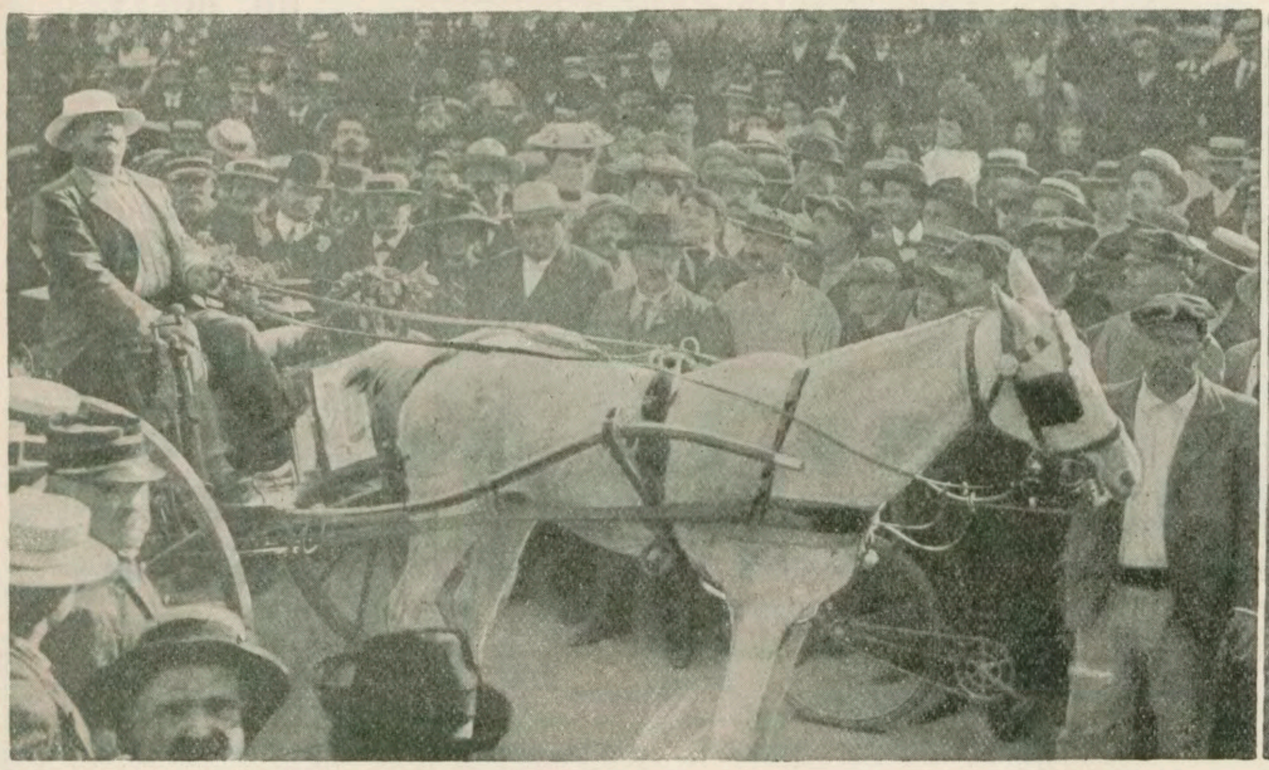
Le matelot Pierre, du yacht *Radium* M. Aulnoy, des chantiers Pitre; le matelot Vincent, du yacht *Turquoise*, sont arrivés ainsi classés dans la course de norvégiennes.

HENRI PHILIPPE.

La Semaine Sportive de Bordeaux

(Cliché Panajou frères.)

La course de la « Petite Gironde »
Les concurrents rangés en file indienne devant l'Alcazar de Bordeaux.



(Cliché Barbreau, Marmande.)

A Marmande.
Ardente, *arrivée première à Marmande, après avoir couvert 197 kilomètres sous un soleil de plomb.*

(Cliché Panajou frères.)

Sur la route.
Quand l'homme est fatigué, c'est la femme qui prend les guides.

(Cliché Lallemand.)

Le concours de ballons aux Quinconces à Bordeaux.

Bordeaux vient d'avoir sa semaine de sports qui a obtenu un très très gros succès ; la capitale du Sud-Ouest est du reste éminemment sportive. Dans la seule journée de jeudi, nous eûmes le départ de l'annuelle " course de la Petite Gironde, *une réunion à l'Hippodrome, un concours de poids lourds pour automobiles et un départ de ballons montés par les plus hardis des membres de l'Aéro Club MM. de la Vaulx, Castillon de Saint-Victor, A. Legrand, et notre collaborateur François Peyrey. Jamais manifestations sportives n'avaient réuni autant de spectateurs, favorisées qu'elles furent par un soleil splendide.*

Soalhat. De Fleurac. Filliâtre.
L'équipe du Racing Club de France, gagnante du Challenge du Mille (1re série).

Martignault. Avé. Ragueneau.
L'équipe de la Société Athlétique de Montrouge, seconde du Challenge du Mille.

LE CHALLENGE DU MILLE

C'est toujours un régal pour l'amateur de courses à pied que de voir aux prises, sur la distance classique du mille, les formidables équipes de fond du Racing Club de France et de la Société Athlétique de Montrouge. Le duel s'est continué, cette fois encore palpitant, jeudi dernier, sur la cendrée de Gentilly, le club doyen remportant pour la septième fois le beau challenge du *Journal des Sports* et prenant sur ses éternels rivaux une revanche de la défaite que ces derniers lui avaient infligée pour la seconde fois en 1903, sur la piste gazonnée de la Croix-Catelan. Voilà un challenge qui aime voyager.

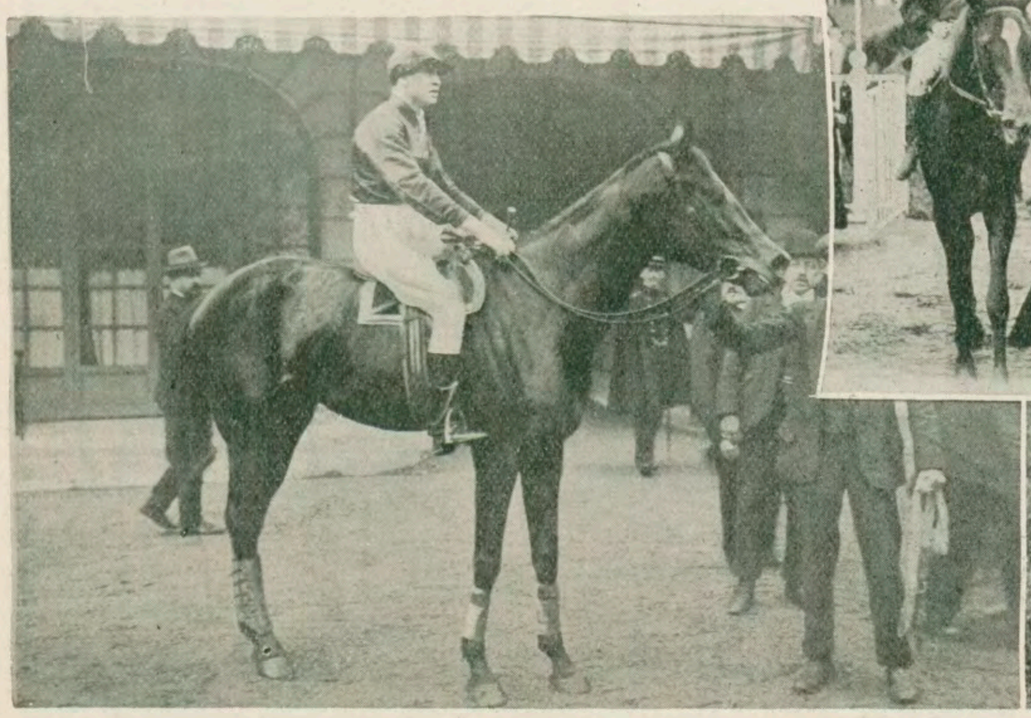
Le peloton du Challenge du Mille (1re série), au dernier tour.
Ragueneau va prendre la tête.

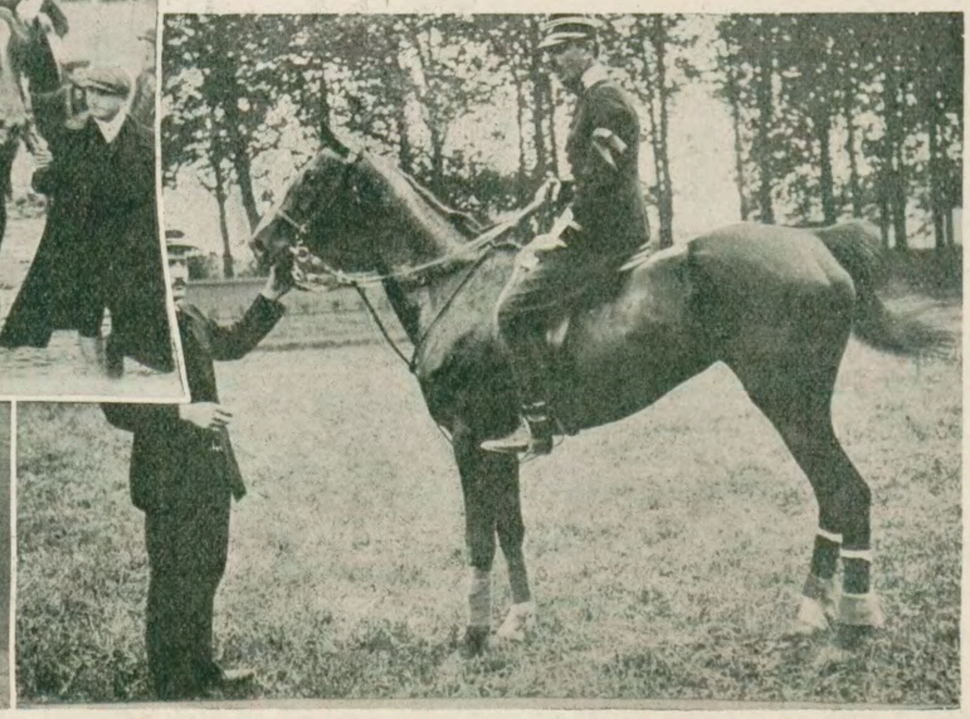
On ne se lasserait pas d'admirer la façon toujours aussi impressionnante dont Ragueneau termine ses courses. Il part à la cloche et semble laisser ses concurrents sur place pour finir, le sourire sur les lèvres, tel qu'il triompha dans le Cross National et dans le Championnat militaire, se maintenant au mieux de sa forme d'une façon vraiment stupéfiante. Derrière lui, le vieux Soalhat est également à féliciter.

Lutte émouvante s'il en fut, puisque le Challenge du Mille a été gagné de justesse par le Racing Club avec 13 points pour 14 à la Société Athlétique de Montrouge.

Fernand Fos.

LE GRAND PRIX HIPPIQUE DE LYON





***hryseis*, au comte de la Tour du Pin, montée par Roberts, gagnante du Prix de la Société des Steeple-Chases.**
(Clichés Popineau.)

***Roublarde*, à M. Lieux, montée par Childs, gagnante du Grand Prix de la Ville de Lyon.**

***Juturne*, au capitaine Balay, monté par le lieutenant Bossut gagnant du Prix de Châlons, military hors série.**

NOS NOUVEAUX CONCOURS SPORTIFS

NOTRE QUATRIÈME CONCOURS

Nos lecteurs de province et de l'étranger auront peut-être regretté de voir nos deux derniers concours intéresser exclusivement Paris, de par leurs conditions, mais ils apprendront avec plaisir que le prochain s'adressera à tous, sans distinction de résidence.

Il s'agit, en effet, d'un concours de pronostics nouveau genre, organisé à l'occasion de la classique course cycliste annuelle

BORDEAUX-PARIS

qui va, on le sait, se disputer les **Samedi 28 et Dimanche 29 mai.**

Il est ici question, spécifions-le bien, de la course des professionnels. Voici maintenant comment sera organisé notre concours.

La *Vie au Grand Air* offrira une prime de cent francs à celui des concurrents de la course passant en tête à un certain endroit du parcours, qui ne sera désigné qu'après la clôture de notre concours.

Celui-ci consistera à pronostiquer *l'ordre de passage des trois premiers* à l'endroit où se disputera notre prime, ainsi que

le nombre de kilomètres

qui sépareront ledit endroit du point de départ. C'est-à-dire que les prix seront attribués parmi ceux de nos lecteurs ayant pronostiqué l'ordre exact de passage, à ceux qui auront indiqué, en outre, la distance de la prime ou, à défaut, s'en seront le plus rapprochés.

Comme lors de notre dernier concours de ce genre, les pronostics devront nous être envoyés *par cartes postales*, tout autre mode d'envoi d'un pronostic amenant son annulation. Il sera clos

LE VENDREDI 27 MAI

c'est-à-dire que, pour être valables, les cartes postales devront porter le timbre de la poste de ce jour, au plus tard. Dès le lendemain matin, la distance choisie pour la prime, base du concours, sera publiée chez nos confrères quotidiens de façon à être connue de tous les intéressés avant le départ de la course.

Il nous reste maintenant à faire connaître les conditions dans lesquelles cette distance sera déterminée, car là réside le côté amusant du concours. Elle sera fixée

par les coureurs de Bordeaux-Paris eux-mêmes,

c'est-à-dire d'après l'opinion de la majorité des coureurs engagés, auprès desquels une consultation va être ouverte par nos soins à cet effet. C'est donc le vote des intéressés qui décidera de la distance.

Pour terminer, annonçons que ce concours sera, comme celui de notre Cross-Country Militaire, doté de trois prix. Le gagnant recevra

CENT FRANCS EN ESPÈCES

le second cinquante francs, le troisième une carte de saison au Vélodrome Buffalo.

RÉSULTATS DU TROISIÈME CONCOURS

Les chercheurs de tickets au pesage de Longchamp.

Notre troisième concours, qui intéressait tout spécialement les amateurs de courses de chevaux, a obtenu un très vif succès.

Nous en avions eu la certitude dès dimanche, en faisant un petit tour à Longchamp. Non seulement les concurrents du concours "pontaient" ferme sur les outsiders, mais encore on pouvait remarquer de nombreuses personnes ramassant les tickets jetés, dans l'espoir de découvrir le bon. Aussi ce fut lundi, dans nos bureaux, un défilé incessant, et à 2 heures, moment de la clôture du concours, un monceau de billets nous avait été remis. Ainsi que le *Jockey* de lundi matin l'établit, le cheval qui aurait donné le plus fort rapport de la journée était *Bellinzona* qui, non placée dans le Prix du Lac, eût rapporté, gagnante, la somme de 473 francs pour 5 francs. Or, parmi les 572 tickets qui nous ont été apportés de divers chevaux, il s'en trouvait exactement 48 pris sur celui-ci. Conformément au règlement du concours, nous avons alors examiné les numéros d'ordre de ces tickets. Là encore, il y avait des dead-heat, sept d'entre eux portant le numéro 000, c'est-à-dire le plus faible de la souche. Le ticket pris au bureau portant le numéro le plus rapproché de celui du cheval gagnant, en l'espèce 17, était, d'après le règlement, celui qui devait gagner. En conséquence, le lauréat du concourss'est trouvé être

M. DUHAMEL

18, avenue Pereire, à Asnières

dont le ticket avait été pris au bureau N° 8 et qui gagne ainsi le prix de 100 francs en espèces. Nous publions ci-contre la photographie du ticket gagnant. C'est celui d'un gros joueur, puisqu'il a été pris à un bureau à 50 francs la mise.

Le ticket de M. Duhamel, vainqueur de notre concours.

Ajoutons qu'après entente avec la direction du Vélodrome Buffalo, nous sommes heureux d'offrir un prix de consolation à ceux des concurrents qui se sont le plus approchés du vainqueur. A cet effet, toutes les personnes ayant apporté des tickets de Bellinzona avec le numéro 000, recevront à leur adresse deux entrées de faveur pour le première réunion nocturne de Buffalo, demain soir jeudi.

VICTOR BREYER.

BLOC-NOTES

Notre directeur, Pierre Lafitte, après dix mois d'une cruelle maladie, a repris sa place au bureau directorial. Nos lecteurs et ses amis apprendront avec plaisir son complet rétablissement.

LE BULLETIN DE MICHELIN

MOYEN DE PLACER UNE ENVELOPPE NEUVE ET DE FAIRE COINCIDER EXACTEMENT AVEC LE TROU DE LA VALVE LES ENCOCHES DE L'ENVELOPPE.

Plusieurs chauffeurs nous ont fait part de la difficulté qu'ils éprouvaient à monter sur la jante une enveloppe neuve, ou à placer exactement à leur place les encoches de l'enveloppe correspondant au trou de la valve, l'enveloppe, disent-ils, tournant pendant l'opération du montage et les encoches se déplaçant soit à droite, soit à gauche, par rapport au trou de valve.

La façon dont nous avons vu plusieurs opérateurs procéder nous a permis de nous assurer qu'il n'y avait rien d'étonnant à ce qu'un pareil fait se produise. En effet, il n'est pas indifférent de placer premier l'un ou l'autre des bourrelets de l'enveloppe, s'agissant surtout d'une enveloppe neuve.

Nos enveloppes ont toujours un des bourrelets d'un diamètre légèrement plus grand que l'autre. C'est ce bourrelet qui doit être placé le premier. Pour le reconnaître, coucher l'enveloppe par terre. Si l'on n'aperçoit qu'un bourrelet, c'est le bourrelet le plus petit qui est au-dessus. Si l'on aperçoit les deux bourrelets, l'un extérieurement et l'autre intérieurement, c'est le bourrelet le plus grand qui est au-dessus. C'est toujours le bourrelet le plus grand que l'on doit placer le premier et la chose se conçoit bien. En effet, en raison de sa dimension un peu supérieure, ce bourrelet glisse plus facilement sur la largeur de la jante et va se présenter en face de l'accrochage qui doit le recevoir, et par conséquent lorsqu'on soulève le deuxième bourrelet, par exemple pour placer les boulons de sécurité ou la valve, au lieu de masquer l'ouverture où s'engagent le boulon ou la valve, ils la démasquent entièrement, ce qui ne se produirait pas s'il s'agissait du bourrelet qui est d'un diamètre inférieur.

Pour mettre commodément en place une enveloppe neuve, voici comment il faut procéder :

Saisir l'enveloppe, l'encoche en haut et le plus petit bourrelet tourné vers soi, et placer la partie supérieure de l'enveloppe sur la jante, de façon que l'encoche soit bien en face du trou de la valve. Maintenir cette partie à demeure avec la main gauche et introduire la main droite dans l'enveloppe, à l'endroit où le bourrelet a cessé de s'engager, les doigts fermés et la paume s'appuyant sur le bourrelet intérieur. Faire effort de cette main pour faire pénétrer dans la jante une nouvelle partie du bourrelet intérieur. Si l'on éprouve de la difficulté vers la fin de l'opération, se servir du côté plat du levier de démontage que l'on introduit entre la jante et le bourrelet à placer.

Il arrive souvent qu'après avoir placé le premier bourrelet on s'aperçoit que l'encoche n'est plus en face du trou de la valve. Si le pneu a beaucoup roulé, on arrive à faire tourner un peu l'enveloppe dans la jante, en la saisissant au sommet avec la main droite et en maintenant de la main gauche un des rais de la roue. Mais s'il s'agit d'un gros pneu de 90, 105 ou 120 millimètres, même d'un petit pneu n'ayant pas roulé, il est inutile d'essayer ce procédé, on se fatiguerait en pure perte. Il vaut mieux, si l'on opère seul, sortir l'enveloppe et recommencer l'opération en prenant plus de précaution. Si l'on est deux, agir de la façon suivante : l'un des opérateurs se mettra à gauche, dans le plan de la roue, et saisira à pleines mains le sommet de l'enveloppe et le bourrelet libre. (Nous supposons que l'encoche est à droite du trou de la valve.) L'autre opérateur se mettra également dans le plan de la roue, mais à droite, et saisira à deux mains un des rais de la roue. Au commandement, les deux opérateurs tireront à eux simultanément et d'un effort brusque et sec. Il peut arriver que le but soit dépassé et que l'encoche se trouve à gauche du trou de la jante. Recommencer alors l'opération en sens inverse, en modérant un peu l'effort.

Il existe d'ailleurs un moyen bien simple pour empêcher l'enveloppe de tourner pendant le placement du premier bourrelet. Ce moyen est le suivant : avant de prendre l'enveloppe, placer dans le trou de la jante une vieille valve, ou, si l'on n'en possède pas, un objet quelconque, couteau, manche d'outil, qui pénètre dans le trou de la jante sans passer au travers. Engager ensuite le premier bourrelet de l'enveloppe, en faisant coïncider l'encoche avec l'objet placé dans le trou, et faire entrer complètement le bourrelet ; dégager ensuite l'objet au moyen du levier à crans ou du levier-fourche. L'encoche est alors parfaitement en regard du trou de la jante, car l'objet resté a empêché l'enveloppe de se déplacer.

En observant rigoureusement ces prescriptions, nous ne doutons pas que le premier venu obtiendra au bout de deux ou trois expériences un résultat entièrement satisfaisant.

MICHELIN ET Cie.

FINANCE

Inertie et faiblesse.

La Bourse règle son allure sur les nouvelles qui lui parviennent d'Extrême-Orient. Quelles qu'elles soient, d'ailleurs, la spéculation se réserve prudemment. Aussi les affaires manquent-elles d'entrain. Comme on s'en peut douter, la pénurie des transactions provoque un tassement général des cours pour tous les titres, car la répercussion est directe du groupe des fonds d'Etats aux autres compartiments des diverses valeurs dont notre marche se compose.

Cette inertie de la spéculation, motivée tant par la guerre russo-japonaise que par les complications auxquelles elle peut donner lieu, ne nous est pas exclusive. Toutes les places étrangères en sont atteintes. Et il est certain qu'une telle situation ne se trouvera modifiée qu'au moment où la paix sera rétablie. Jusque-là, la finance mondiale restera languissante. Ce qui est à redouter, c'est que cela dure longtemps...

C. LEVRAI.

NOS 50 HORS-TEXTE

HENRY FOURNIER. — Henry Fournier, dont nous publions aujourd'hui la photographie en hors-texte, sur la voiture Hotchkiss, des éliminatoires de la Coupe, est trop connu pour que nous retracions ici son glorieux passé. Ex grand champion cycliste, rival de Cassignard, Henry Fournier quitta la piste pour se consacrer exclusivement à l'automobile. Ses débuts furent particulièrement heureux. Vainqueur de Paris-Bordeaux en 1901, il fut, la même année, le grand triomphateur de la course Paris-Berlin, et se présentait cette année comme un des concurrents les plus dangereux des éliminatoires françaises de la Coupe Gordon-Bennett. Malheureusement, pour des raisons d'ordre commercial, il dut, ces temps derniers, déclarer forfait et laisser la place dans l'équipe Hotchkiss à Amblard qui, avec le baron Pierre de Crawhez et Achille Fournier, représentera cette marque dans l'épreuve de vendredi prochain. Intelligent et travailleur, Henry Fournier est un des hommes les plus affables et les plus sympathiques de notre monde automobile. Il dirige avec compétence le grand garage du " Paris-Automobile ", le rendez-vous des chauffeurs parisiens et de la riche clientèle américaine.

G. B.

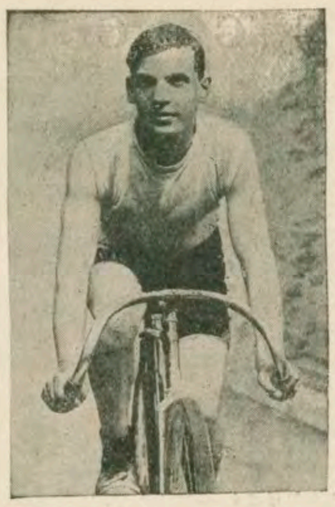
AUTOUR DES SPORTS

AU VÉLODROME DE MARSEILLE
MORT D'OREGGIA

La réunion du Vélodrome de Marseille a été malheureusement marquée par un accident épouvantable, occasionnant la mort du vaillant petit stayer Oreggia, au cours de l'épreuve de vingt kilomètres.

Voici comment ce pénible accident est arrivé:

Oreggia, marchant à plus de 65 à l'heure, dérapa à la sortie du dernier virage et fut projeté à terre. Il se releva sans mal, mais voulant passer sur la pelouse, il fut tamponné par la motocyclette de Dantin. Frappé dans les reins par le terrible engin, il roula de nouveau à terre où le repose-pied de Dantin vint lui fracturer le crâne. Le jeune et sympathique coureur mourut pendant qu'on le transportait à sa cabine.



OREGGIA
qui vient de se tuer au Vélodrome de Marseille.

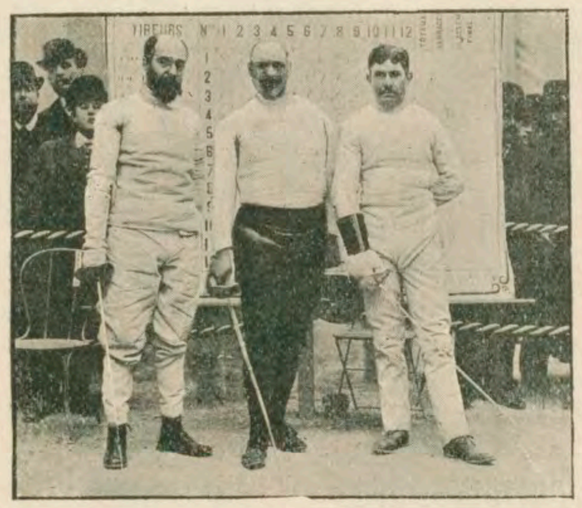
LE CHAMPIONNAT DE SABRE ET LE CHALLENGE D'EPEE

La finale du Championnat de Sabre s'est disputée la semaine dernière et a donné les résultats suivants :

1. M. de Goethals (Belge), un tireur de toute première force (3 touches); 2. marquis de Chasseloup-Laubat, 4 touches; 3. Berger, 5 touches; 4. Hugnet, Holzschuch, d'Hausen, 6 touches; 7. Gaucheron, Mattei, Ivanowitch, 7 touches; 10. Thomeguex, Fonst, Labouchère, 8 touches.

Ensuite M. G. Breittmayer a lu le palmarès et a distribué les prix.

D'autre part, le challenge d'épée sera gardé six mois par la salle Ayat (Fonst) et six mois par la salle Spinnewynn (Berger).



Marquis de Chasseloup-Laubat — M. de Goethals — M. Berger

LES TROIS PREMIERS DU CHAMPIONNAT DE SABRE.

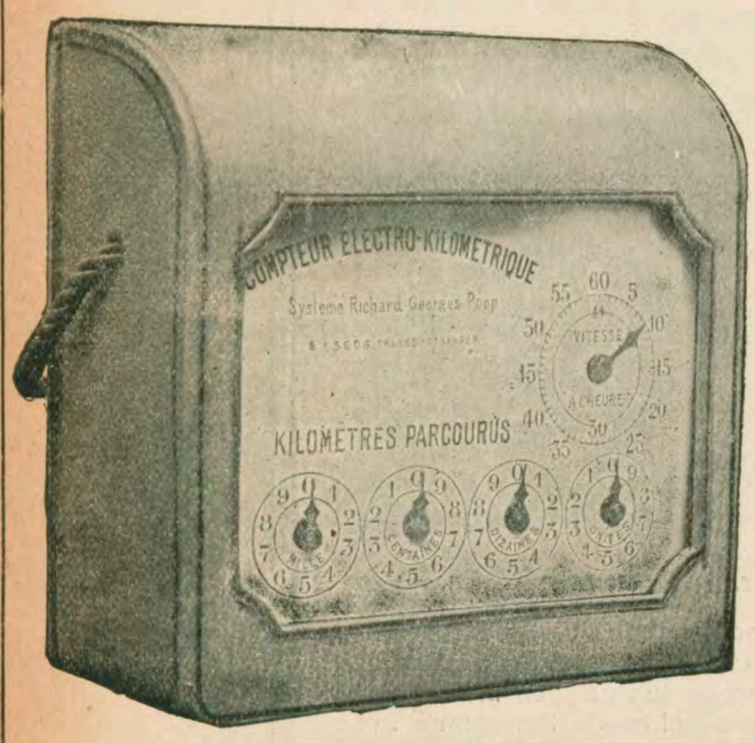
LA FINALE DU CHAMPIONNAT DE RUGBY INTERRÉGIMENTS

Le match final du Championnat de France Interrégiments s'est disputé dimanche dernier sur le terrain du Stade Versaillais, au Parc de Glatigny.

L'ÉQUIPE DU 117e D'INFANTERIE, CHAMPION DE FRANCE INTERRÉGIMENTS (FOOTBALL-RUGBY).

L'équipe du 117e du Mans a triomphé par 12 points (4 essais à 6 points (2 essais), au 134e.

M. Dedet, du Stade Français, arbitrait le match.



La Meilleure Réclame

21 Avril 1904.

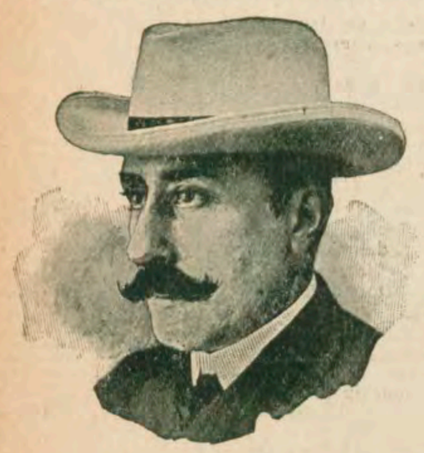
Société des Compteurs électro-kilométriques 156 boul. Pereire, Paris.

... J'arrive du Midi avec ma 40 chevaux Richard-Brasier, et, grâce à votre Compteur, j'ai pu me rendre compte d'une façon tout à fait exacte de la marche régulière de ma voiture et de la vitesse, tant en côte qu'en descente...

Comte F. de la ROCHETTE,
17, rue Miromesnil, Paris.

Dernières Modes de Londres

VÉRITABLE PANAMA



POUR HOMME

A. STAGG Chapelier
7, rue Auber, Paris

MOTOBLOC
Simplicité, Solidité, Sécurité
Visite facile
Un seul carter, Attaque directe, 8 engrenages en tout
CHASSIS 10-12 CH. **6.400 fr.**
102, RUE DES VIVANTS, BORDEAUX
239, BOULEVARD PÉREIRE, PARIS

APPAREILS THERMOPHORE
Conservant et donnant de la CHALEUR SANS FEU!
Pour les **ménages**, cuisines, **restaurants**, la **chasse**, la campagne, le **voyage**. Compresses p. malades, chauffe-lait p. enfants, etc.
M. **A. KRAUS**, Agent-Général
Paris. 10, rue Marbeuf. — **Téléph. 556.87**

Appareil
MODIFICATEUR DES FORMES DU NEZ
Breveté S.G.D.G., France et Etranger
Amincit et redresse les nez
TROIS MODÈLES
Méthode unique pour embellir le visage. — Efface rides. — Rend jeunesse par un massage savant.
Mme DUCHATELLIER, 209, r. St-Honoré

PLAQUES Nouveautés Photographiques
ÉTABLISSEMENTS **POULENC Frès**
19, Rue du 4 Septembre PARIS
CADETT

OFFICIERS MINISTÉRIELS

MAISON à Paris, 9, r. de Balzac. Ce 155m33. Lib. loc. M. à p., 80.000 f. Créd. Fonc. Adj. s. 1 ench. Ch. Notaires Paris, le 7 juin 1904. S'adr. à Me PRUD'HOMME, notaire, 6, rue Gaillon.

PARC MONCEAU 2 Maisons: 1° 8, r. Murillo, av. faç. et sorties. parc. Ce, 1.405 m. Rev., 67.710 fr. M. à p. 650.000 fr. 2° 56, r. Lisbonne et 7, r. Murillo. Ce, 680 m. Rev., 38.420 fr. M. à p., 350.000 fr. A adj. Ch. Not. 7 juin. S'ad. aux not. Mes Amy et LANQUEST, 92, boulevard Haussmann.

MAISON à Paris, 63, r. Virginie, jardin. Ce 276 m. M. à p., 10.000 fr. Adj. s. 1 ench. Ch. Not. Paris, 31 mai. S'ad. Me BOURDEL, not., 30, rue Beuret.

MAISON à Paris, 53, r. de l'Eglise, et 17, r. de la Rosière. Ce, 173 m. R. 2.000 fr. M. à p., 17.000 fr. Adj. sur 1 enchère Ch. des Not. Paris, 31 mai. S'adr. à Me BOURDEL, notaire, 30, rue Beuret.

MAISON à Paris, 9, r. Molière. R br. 14.762 fr. M. à p., 110.000 fr. A adj. s. 1 ench. Ch. Not. Paris, le 31 mai. S'adr. aux not. Mes Cottenet et FAY, 11, rue Saint-Florentin. Dép. de l'ench.

MAISON à Paris, 26, r. **D'HAUTEVILLE** Ce, 1 153m60. R. br., 39.461 fr. Prêt Créd. Fonc. 306.000 f. A vend. amiable. S'ad. a. not. Mes HUSSENOT, 393, r. Pyrénées et F. ROBIN, 2, r. 4-Septembre.

GARENNE-COLOMBES Prop., 96, bd de la République et 2 pavillons, 55 et 55 bis, r. de la Pointe. Adj. 30 mai 1904, 2 h. Étude BRAULT, not. Neuilly (Seine). Rev.: 1.750 fr., 650 fr., 500 fr. M. à p., 28.000 fr., 10.000 fr., 9.000 fr.

VENTE au Palais, le samedi 4 juin 1904, à 2 heures.
Maison à Paris
83, RUE DE TOCQUEVILLE
Contenance, 187 m. 58 environ.
Revenu brut, 14.900 francs environ.
Mise à prix, 120.000 francs.
S'adresser, pour les renseignements, à Me ROGER BERTIN, avoué à Paris, 43, rue Le Peletier et à Me Delarue, avoué.

Vente au Palais, à Paris,
le samedi 4 juin 1904, à 2 heures,
IMMEUBLE A PARIS
24, AVENUE DE TOURVILLE
Revenu brut, 9 600 francs environ.
Mise à prix, 70.000 francs
et une rente viagère de 3.000 francs sur tête de 61 ans.
S'adresser à Mes RAVETON, avoué, 8, rue de Castellane, et Thomas, avoué, 6, rue des Lavandières-Sainte-Opportune.

MAISON à Paris **20, R. MONCEY** Ce, 382 m. R. b., 20.604 f. M. à p., 230.000 f. Prêt C. Fonc. à cons 194.053 f. Adj. s. 1 enc. Ch. N. Paris, le 31 mai. Me SALLE, not., 154, boulev. Haussmann.

MAISON à Paris, 23, r. Boissy-d'Anglas. Ce, 330m. Rev. br., 20.400 f. M. à p., 240.000 fr. Adj. s. 1 ench. Ch. des Not. de Paris, le 7 juin. S'adr. à Me DURANT DES AULNOIS, notaire, 15, r. Tronchet.

PROPRIÉTÉ à Paris, 100, bd Montparnasse. Ce, 430 m. R b., 10.053 f. M. à p., 140.000 f. Faç. cons. prêt à 4 o/o. Adj. s. 1 enc. C.N. Paris, 7 juin. Me DURANT DES AULNOIS, notaire, 15, r. Tronchet.

MAISON à Paris, 4, r. Edouard-Detaille. Cont. 374 m. Rev. br., 28.150 f. M. à p. 400.000 f. A adj. s. 1 enc. Ch. Not. Paris, le 7 juin 1904. S'adr. à Me ALBERT GIRARDIN, not., 43, rue de Richelieu.

MAISON r. des Envierges, 2 et r. Piat, 17 et 19. Cont. 256 m. Rev. br. 3.390 f. M. à p. 18.000 f. Adj. C.N Paris, 7 juin. Me HUSSENOT, not., 393, r. Pyrénées.

CANNES-ECLUSE pr. Montereau, bords de l'Yonne (lig. Lyon, 1 h. 1/2 Paris) Propr. camp. Site ravis. S. 14.377 m. M. à p. 28.000 f. A adj. 24 mai 1904, à 1 h. Et. Me DURANT, n. Montereau (S.-et-M.)

A VENDRE **BELLE PROPRIÉTÉ** 129 hect. à Toulon-sur-Arroux (Saône-et-Loire). Deux domaines et une très jolie villa avec parc, jardin, vue magnifique, climat très sain. Excellent pays, chasse et pêche. Rapport et agrément. S'adresser à Me RIVAUX, notaire à Toulon.

R. D'ALSACE, 35 ET 39 2 Maisons. Cont., 275 et 219 m. Rev., 13.888 et 12.101 fr. M. à p. 140.000 et 120.000 fr. Adj. ch. not. Paris, 31 mai. S'ad. not. Mes CHEVILLARD, à Noisy-le-Sec, et Breuillaud, 333, r. St-Martin, d. ench.

Vente au Palais, le 1er juin 1904.
1° Une Maison à Paris,
BOULEVARD DE STRASBOURG, 56
Contenance . . . . . 226 m. 60 environ.
Revenu brut, 24.550 fr. environ
Mise à prix, 200.000 fr. et une rente de 4.800 fr.
2° Une maison à Paris,
RUE D'ASSAS, 134
Contenance, 290 mètres environ. Revenu brut, 5.370 fr. env. Mise à prix, 90.000 fr.
3° **PROPRIÉTÉ** à **VILLENEUVE-la-GARENNE** (Seine), quai d'Asnières, 35, près la gare de Saint-Denis. Contenance, 6.715 m. 40 envir.
Valeur locative, 2.500 fr.
Mise à prix. . . 22.500 fr.
4° **UN TERRAIN** au même lieu, boulevard d'Asnières, 31.
Contenance, 863 m. 90 environ.
Mise à prix. . . . . 2.500 fr.
5° **PROPRIÉTÉ A MALAKOFF (SEINE)**, passage Joassans, 6 et 8. Contenance, 230 m. 40 environ. Mise à prix 3.500 fr.
Faculté de réunion pour les 3e et 4e lots.
S'adr. à Me RATIER, avoué, dépositaire de l'enchère, rue de la Chaussée-d'Antin, 68; Mes Lamare et Salats, avoués; Mes F. Delapalme, Constantin et Macier, notaires à Paris; M. Pommay, architecte-gérant, rue Rochechouart, 45.

MAISON 71, r. de Wattignies. Ce, 352m env. Rev. br., 6.302 f. M. à p., 40.000 f. Adj. s. 1 ench. C.N. Paris, 31 mai. Me CONSTANTIN, n., 1, r. Boissy-d'Anglas.